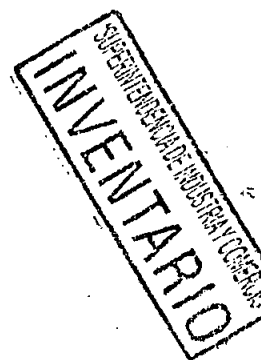


CD
1M
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



CSA851083
Organizacion y
Digitalizacion CSA Ltda

DELEGATURA PROPIEDAD INDUSTRIAL
División de Nuevas Creaciones



SOLICITUD
PATENTE DE INVENCION

08-124810

21. EXPEDIENTE No.

54. TITULO ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS

51. CLASIFICACION INTERNACIONAL _____

71. SOLICITANTE HONDA MOTOR CO., LTD.

DOMICILIO TOKIO, JAPÓN

74. APODERADO JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

22. SANTAFE DE BOGOTÀ, D.C. _____

PETITORIO

AS: 108.971



SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
No. 08-124810- -00000-0000
Fecha: 2008-11-24 16:26:38 Dep. 2020 NULCREACION
Tra 2 PATENTILS Eje 1 REGDEPOSITO
Act 411 PRESENTACION Folios: 215

FORMULARIO ÚNICO DE SOLICITUD DE PATENTE

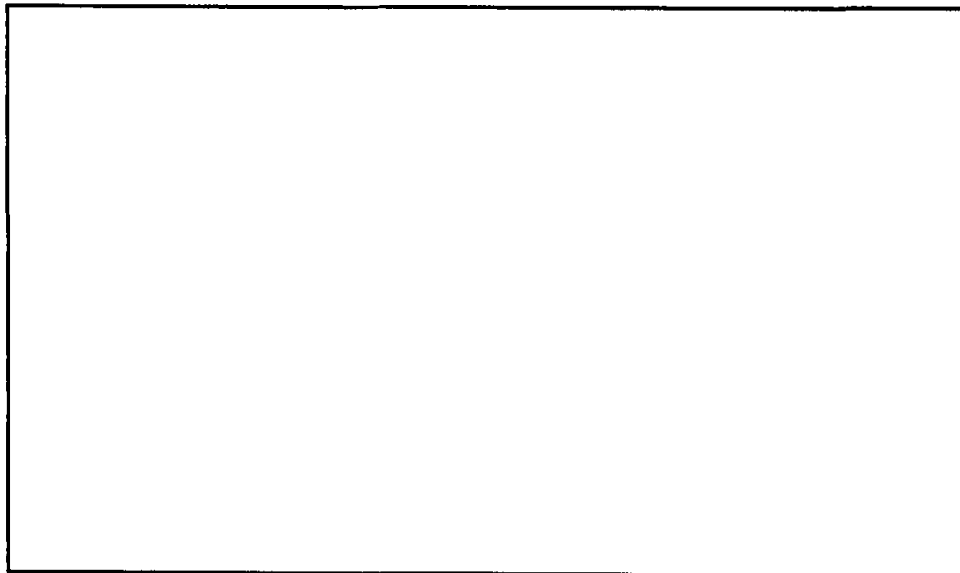
1 SOLICITUD DE:			
☒ Patente de Invención ☐ Patente de Modelo de Utilidad			
2 SOLICITANTE (71)	Nombre: HONDA MOTOR CO., LTD. Dirección: 1-1, Minami -Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón Nacionalidad o Domicilio: Japón Lugar de Constitución: Japón Teléfono: Fax: E-mail:		IDENTIFICACIÓN C.C. ☐ NIT ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Cual _____ Número _____
3 REPRESENTANTE O APODERADO	Nombre: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO Dirección: Carrera 7 No. 71-21 Torre B – Piso 4 Bogota, Colombia Teléfono: 744-2200 Fax: 742-2200 E-mail:		IDENTIFICACIÓN C.C. ☒ NIT ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Cual _____ Número 80.410.337 TP 57492
4 INVENTOR (ES) (72)	Nombre(s): Hideki IKEDA, Ken TOMIYASU, Junichi NAKANO, Pholadej Pholuang. Dirección(es): c/o: HONDA R&D CO., LTD. , 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón; c/o: HONDA R&D CO., LTD. , 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón; c/o: HONDA R&D CO., LTD. , 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón; c/o: HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD., 209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun Ladkrabang, Bangkok, 10520 Tailandia (Respectivamente). Nacionalidad o Domicilio: Japón y Tailandia (Respectivamente).		
5 Título (54): ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS			
6 Clasificación Internacional (51): B62J 17/00			
7 Prioridad	(33) País de Origen	(32) Fecha	(31) Número de Solicitud
SI ☒ NO ☐	JP	19-12-2007	2007-327845
8 Para publicar a partir de la fecha de la presente solicitud a los: 6 meses ☒ 12 meses ☐ 18 meses ☐ Otro ☐			
9 Comprobante de pago No. 08 - 83,149; 08 - 78,373 Fecha 20-11-2008			
Instrucciones para el diligenciamiento del presente formulario, ver reverso de esta página.			

10

ANEXOS

- ☒ Comprobante de pago de la tasa de presentación de la solicitud. \$ 501.000
- ☐ Comprobante de pago de la tasa por concepto de excedente de palabras en la publicación.
- ☒ Comprobante de pago por reivindicación de prioridad. \$ 140.000
- ☒ Documento que acredita la existencia y representación legal cuando el solicitante sea persona jurídica.
- ☒ Poderes, si fuere el caso.
- ☒ Certificado de la fecha de presentación de la solicitud prioridad expedida por la autoridad correspondiente y una copia certificada de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☒ Traducción simple de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☒ Documento de cesión del inventor al solicitante o a su causante.
- ☒ Resumen.
- ☒ Descripción de la invención.
- ☒ Una o más reivindicaciones.
- ☒ Dibujos y/o planos necesarios. (informales)
- ☐ De ser el caso, copia del contrato de acceso.
- ☐ De ser el caso, documento que acredite la licencia o autorización de uso de conocimientos tradicionales de las comunidades indígenas.
- ☐ De ser el caso, certificado de depósito del material biológico.
- ☐ Arte final 12x12.
- ☐ De ser el caso, información sobre otras solicitudes de patente o títulos obtenidos en el extranjero por el mismo titular o su causante, relacionadas parcial o totalmente con la invención de esta solicitud.
- ☒ Otros: Extracto para Publicación y Tarjeta de Archivo Temático
Tarjeta de Propietarios

11 FIGURA CARACTERÍSTICA:



12 Solicito la concesión de la patente.

NOMBRE: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

FIRMA:

C.C. 80.410.337 de Usaquén TP 57492 del C.S.J.

RESPONSABLE : _____

108 971

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
No. 08-124810- -00000-0000
Fecha 2008-11-24 16:26:38 Dep 2026 NULCRLACION
Tra 2 PATENTILS Ene: 1 REGDEPOSITO
Act 411 PRESENTACION Folios: 215

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 800176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 08 - 83,149
FECHA : OCTUBRE 21 DE 2008

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PAGO	Vr. PAGO
BRISARD & CASTRO LTDA	CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	3247963	21/10/2008	21,687,000.00

***** CONCEPTO *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01	SOLICITUDES	
1		TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN	501,000.00
		TOTAL :	\$ 501,000.00

SON: QUINIENTOS UN MIL PESOS

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

PATENTE

☒

MODELO DE UTILIDAD

☐

DISEÑO INDUSTRIAL

☐

SOLICITANTE/S. RAZON SOCIAL O APELLIDOS Y NOMBRES

HONDA MOTOR CO., LTD.

DOMICILIO

TOKIO, JAPON

APODERADO

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

TITULO

ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS

CLASIFICACION

EXPEDIENTE No.

FECHA DE SOLICITUD

ROLLO MICROFILM

CERTIFICADO No.

FECHA DE CONCESION

VIGENCIA DESDE

HASTA

PRORROGA

CAMBIO DE NOMBRE

TRASPASO A

INVENTOR (ES)

HIDEKI IKEDA, KEN TOMIYASU, JUNICHI NAKANO, PHOLADEJ PHOLUANG.

OTROS

OFICINA DE COMUNICACIONES



Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

TARJETA ARCHIVO TEMÁTICO

PATENTE DE INVENCION X PCT MODELO DE UTILIDAD DISEÑO INDUSTRIAL

(21) No. de solicitud:		(22) Fecha de solicitud:		FIGURA CARACTERISTICA 6 x 6 cm			
(51) Clasificación Internacional:							
(71) Solicitante(s): HONDA MOTOR CO., LTD.							
(72) Inventor(es): Hideki IKEDA, Ken TOMIYASU, Junichi NAKANO, Pholadej Pholuang.							
(74) Agente: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO							
(30)	Prioridad	(31)	No. Prioridad			(32)	Fecha
			2007-327845		19-12-2007		JP
(85) Fecha inicio fase nacional:				(87) Publicación internacional:			
(86) Datos relativos a la presentación de la solíc. PCT				Fecha:			
Fecha de presentación de la solicitud:				No. Publicación :			
No. de solicitud							
(54) Título: ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS							
(55) Reivindicación(es):							
1. Una estructura de cubretablero delantero para motocicletas que comprende: un faro delantero que está acoplado a un chasis con su ángulo de los ejes ópticos ajustable; y							

CONTINUA AL RESPALDO ...

una tapa del faro delantero que está acoplada de manera integral al faro delantero, la tapa del faro delantero constituye al menos parte del cubretablero delantero, que cubre un área alrededor del faro delantero,

donde una cubierta delantera de la carrocería que tiene una abertura frontal se acopla al chasis detrás del faro delantero de forma tal de cubrir un área alrededor de un tubo de cabeza de manera transversal;

una extensión posterior que se extiende hacia atrás está dispuesta en la parte trasera de la tapa del faro delantero;

la extensión posterior se inserta a través de la abertura frontal en la cubierta delantera de la carrocería; y

la extensión posterior se superpone con la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral, en un rango de ajuste del ángulo de los ejes ópticos del faro delantero

5. La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde un reborde que se extiende hacia atrás está dispuesto de manera integral en la base de la parte trasera de la tapa del faro delantero, y este reborde que se extiende hacia atrás se ubica entre las luces de giro sobre los lados izquierdo y derecho de la carrocería de un vehículo para hacer que el reborde que se extiende hacia atrás y las luces de giro se superpongan en la vista lateral.



Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES
EXTRACTO PARA PUBLICACIÓN
SOLICITUD DE PATENTE DE INVENCION

(21) No. de solicitud:					(51) Int Cl:	
(22) Fecha de solicitud:					(71) Solicitante(s): HONDA MOTOR CO., LTD.	
(30) Prioridad	(31) No. Prioridad	(32) Fecha	(33) País	(72) Inventor(es): Hideki IKEDA, Ken TOMIYASU, Junichi NAKANO, Pholadej Pholuang.		
	2007-327845	19-12-2007	JP	(74) Agente: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO		
(54) Título: ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS						

(55) Reivindicación(es):

1. Una estructura de cubretablero delantero para motocicletas que comprende:
un faro delantero que está acoplado a un chasis con su ángulo de los ejes ópticos ajustable; y
una tapa del faro delantero que está acoplada de manera integral al faro delantero, la tapa del faro delantero constituye al menos parte del cubretablero delantero, que cubre un área alrededor del faro delantero, donde una cubierta delantera de la carrocería que tiene una abertura frontal se acopla al chasis detrás del faro delantero de forma tal de cubrir un área alrededor de un tubo de cabeza de manera transversal; una extensión posterior que se extiende hacia atrás está dispuesta en la parte trasera de la tapa del faro delantero; la extensión posterior se inserta a través de la abertura frontal en la cubierta delantera de la carrocería; y la extensión posterior se superpone con la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral, en un rango de ajuste del ángulo de los ejes ópticos del faro delantero.
5. La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde un reborde que se extiende hacia atrás está dispuesto de manera integral en la base de la parte trasera de la tapa del faro delantero, y este reborde que se extiende hacia atrás se ubica entre las luces de giro sobre los lados izquierdo y derecho de la carrocería de un vehículo para hacer que el reborde que se extiende hacia atrás y las luces de giro se superpongan en la vista lateral.

[Denominación del documento]

Memoria

[Título de la invención] **ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS**

[Campo técnico]

[0001]

La presente invención se refiere a una estructura de cubretablero delantero que cubre un área alrededor de un faro delantero en una motocicleta y, más particularmente, a uno que no conforma una hendidura visible detrás de faro delantero, ni siquiera durante el ajuste de los ejes ópticos del faro delantero, en la vista lateral.

[Arte previo]

[0002]

Se sabe que -a modo de estructura de cubretablero delantero cerca de un faro delantero para motocicletas- en el arte relacionado se proporciona una tapa del faro delantero separada de la cubierta delantera de la carrocería del vehículo detrás del faro delantero que constituye un cubretablero delantero, y esta tapa del faro delantero está acoplada al faro delantero.

[Documento de Patente 1] JP-A N° 2007-186128

[Descripción de la invención]

[Problemas que se resolverán con la invención]

[0003]

En el arte relacionado expresado previamente, dado que los ejes ópticos del faro delantero se ajustan haciendo girar el cubretablero delantero junto con el faro delantero de manera integral con el cubretablero delantero, la lámpara del faro delantero, el arnés y demás elementos quedan expuestos durante el ajuste de los ejes ópticos debido a que queda una hendidura en el cubretablero delantero cuando se observa el vehículo desde los laterales y debe ponerse especial cuidado en evitar que se deteriore el aspecto cuando se observa el

9

vehículo desde los laterales. Igualmente, existe el problema de que al hacer el intento de ocultar la hendidura con un cubretablero delantero más grande, debe ponerse especial cuidado de no hacer que el cubretablero delantero interfiera con la carrocería del vehículo, por ejemplo cuando se ajusta el ángulo del faro delantero, y ello limita el rango de ajuste del ángulo.

[Medios para resolver el problema]

[0004]

A fin de encarar el problema descripto, la reivindicación 1 de la invención referida a una estructura de cubretablero delantero para motocicletas, se caracteriza porque una estructura de cubretablero delantero para motocicletas incluye un faro delantero acoplado a un chasis, que tiene su ángulo de los ejes ópticos ajustable, y una tapa del faro delantero acoplada de manera integral al faro delantero; la tapa del faro delantero constituye al menos parte de un cubretablero delantero que cubre un área alrededor del faro delantero, donde la cubierta delantera de la carrocería que tiene una abertura frontal está acoplada al chasis detrás del faro delantero cubriendo un área alrededor del tubo de cabeza de manera transversal; se dispone una extensión posterior que se extiende hacia atrás en la parte trasera de la tapa del faro delantero, la extensión posterior se inserta a través de la abertura frontal en la cubierta delantera de la carrocería, y la extensión posterior se superpone con la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral, en un rango de ajuste del ángulo de los ejes ópticos del faro delantero.

[0005]

La reivindicación 2 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 la extensión posterior cubre una parte superior de un eje de ajuste del ángulo que sostiene el faro delantero de manera que gira en sentido vertical y permite que el ajuste del ángulo de los ejes ópticos se haga libremente.

[0006]

W

La reivindicación 3 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 el ancho transversal de la tapa del faro delantero es más grande que la abertura frontal de la cubierta delantera de la carrocería en la vista frontal.

[0007]

La reivindicación 4 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 la cubierta delantera de la carrocería puede dividirse en las secciones izquierda y derecha; y el eje de ajuste del ángulo se ubica dentro de la cubierta delantera de la carrocería.

[0008]

La reivindicación 5 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 un reborde que se extiende hacia atrás está dispuesto de manera integral en la base de la parte trasera de la tapa del faro delantero y este reborde que se extiende hacia atrás se ubica entre las luces de giro, sobre los lados izquierdo y derecho de la carrocería de un vehículo para hacer que el reborde que se extiende hacia atrás y las luces de giro se superpongan en la vista lateral.

[0009]

La reivindicación 6 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 la extensión posterior se conforma de manera integral con la sección superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero.

[0010]

La reivindicación 7 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 5 el reborde que se extiende hacia atrás se conforma de manera integral con la base de la parte trasera del faro delantero.

[Efecto de la invención]

[0011]

Según la reivindicación 1 de la invención, parte del frente de la cubierta de la carrocería que está acoplada cubriendo el área alrededor del tubo de cabeza está abierta, y

71

una extensión dispuesta en la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero se inserta a través de este espacio abierto en la cubierta de la carrocería, de modo tal que la extensión posterior de la unidad de faro delantero y la cubierta de la carrocería se superponen, cuando se observa el vehículo desde los laterales. Por lo tanto, cuando se hace un ajuste del ángulo para ajustar los ejes ópticos del faro delantero, la tapa del faro delantero y la cubierta delantera de la carrocería siempre se superponen en el rango de ajuste del ángulo, lo cual impide la formación de una hendidura visible entre la tapa del faro delantero y la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral. Del mismo modo, dado que la cubierta delantera de la carrocería está abierta en su frente, se evita la interferencia entre la unidad de faro delantero y la cubierta de la carrocería mientras se asegura un amplio rango de ajuste del ángulo del faro delantero.

[0012]

Según la reivindicación 2 de la invención, la extensión posterior cubre la parte superior del eje de ajuste del ángulo, de manera que la hendidura y la parte trasera del faro delantero son invisibles para el motociclista y se mejora el aspecto. Igualmente, en días lluviosos, se evita que el agua de lluvia que cae ingrese a la parte trasera del faro delantero.

[0013]

Según la reivindicación 3 de la invención, la unión entre la tapa del faro delantero y la cubierta delantera de la carrocería es invisible cuando se observa desde el frente, de modo que mejora el aspecto. Además, durante el andar se evita que ingresen elementos extraños, como polvo u otros, a través de la unión.

[0014]

Según la reivindicación 4 de la invención, la cubierta delantera de la carrocería puede dividirse en las secciones izquierda y derecha, y se puede realizar el mantenimiento del eje de ajuste del ángulo de manera simple al retirar la cubierta delantera de la carrocería. Además, el eje de ajuste del ángulo se ubica en el interior de la cubierta delantera de la

12

carrocería, lo cual impide el ingreso de elementos extraños, como es el polvo u otros, desde el exterior.

[0015]

Según la reivindicación 5 de la invención, durante el ajuste del ángulo del faro delantero, se impide la formación de una hendidura entre un área debajo del faro delantero y la carrocería del vehículo, y ello mejora el aspecto del vehículo en la vista lateral. Igualmente, el reborde que se extiende hacia atrás cubre el área que está debajo del faro delantero, lo cual protege el faro delantero del polvo y otros elementos extraños que provienen del neumático.

[0016]

Según la reivindicación 6 de la invención, la extensión posterior está dispuesta de manera integral en la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero, de modo que aumenta el grado de libertad para conformar la extensión posterior.

[0017]

Según la reivindicación 7 de la invención, el reborde que se extiende hacia atrás puede conformarse de manera integral en la base de la parte trasera del faro delantero, de modo que el reborde que se extiende hacia atrás puede conformarse fácilmente y se reduce la cantidad de componentes.

[El mejor modo de poner en práctica la invención]

[0018]

A continuación, se describirá una forma de realización con referencia a los dibujos. La Figura 1 es una vista lateral de una motocicleta según esta forma de realización. Una rueda delantera 1 y una rueda trasera 2 están sostenidas por el chasis 3. Las secciones superiores de un par de horquillas delanteras -izquierda y derecha- 4 que sostienen la rueda delantera 1 por sus extremos inferiores están sostenidas de manera giratoria en el tubo de cabeza 5, dispuesto en el extremo delantero del chasis 3, y son

dirigidas por un manubrio 6 que se encuentra en los extremos superiores de las horquillas delanteras 4.

[0019]

Una caja de almacenamiento 7 está sostenida en la carrocería 3 detrás del tubo de cabeza 5 y un asiento 8 está ubicado detrás de éste y un tanque de combustible 9 está ubicado debajo del asiento 8. El tanque de combustible 9 está sostenido en un riel de asiento 10, y el asiento 8 está acoplado -de manera que pueda girar- en la cara superior del tanque de combustible 9 por medio de una bisagra, de modo que cuando el asiento 8 se abre haciéndolo girar hacia arriba, queda expuesta una tapa para permitir cargar combustible en el tanque 9. Cuando se cierra el asiento 8 haciéndolo girar hacia atrás, éste cubre la parte superior del tanque de combustible 9. Un agarradero 11 se ubica en el extremo trasero del asiento 8 y está sostenido en el extremo trasero del riel de asiento 10.

[0020]

Un motor enfriado con agua 12 se ubica entre la rueda delantera 1 y la rueda trasera 2, y está sostenido por el chasis 3. El motor 12 se enfría con un radiador 13 que se ubica más adelante y oblicuamente sobre aquél. El radiador 13 se ubica cerca del tubo de cabeza 5 y detrás y oblicuamente encima de la rueda delantera 1 y está sostenido debajo del chasis 3. El frente del cilindro 12a del motor 12 queda cubierto por la tapa del cilindro 12b. El cilindro 12a se ubica en la sección superior delantera de una caja de cigüeñal 12c y está inclinado hacia adelante.

[0021]

El cilindro 12a del motor 12 capta el aire del depurador de aire 15 ubicado debajo del tanque de combustible 9 a través de un carburador 14 que está detrás, y el aire se descarga a través del tubo de escape 16 que se extiende hacia la sección delantera del cilindro 12a. El tubo de escape 16 se extiende hacia atrás desde la parte delantera del cilindro 12a a través de un área debajo de la caja de cigüeñal 12 para unirse a un silenciador

14

ubicado en el costado de la rueda trasera 2. Un tubo de calor 18 que contiene catalizador se ubica delante del silenciador 17 y su parte superior queda cubierta por un alambre de protección 19.

[0022]

El extremo delantero de un brazo oscilante trasero 20 se acopla a la parte trasera del chasis 3 de manera que pueda oscilar en sentido vertical y un amortiguador trasero 21 se ubica de manera vertical entre su parte intermedia y el riel de asiento 10. La rueda trasera 2 está sostenida de manera que pueda girar en el extremo trasero del brazo oscilante trasero 20.

La rueda trasera 2 tiene una rueda dentada impulsada 22 que es accionada por una cadena 24 colocada alrededor del piñón motriz 23.

[0023]

La referencia numérica 25 representa un faro delantero; 26 una luz de giro delantera; 27 un parabrisas; 28 un contador y 29 un faro trasero.

Un par de luces de giro delanteras -izquierda y derecha- 26 se ubican sobre ambos lados del tubo de cabeza 5 detrás del faro delantero 25 y están sostenidas por la cubierta de la carrocería.

El faro trasero 29 se ubica debajo del agarradero 11 y está sostenido sobre el extremo trasero del riel de asiento 10.

[0024]

El faro delantero 25 se ubica adelante del tubo de cabeza 5 y está sostenido por el tubo de cabeza 5; un parabrisas 27 está dispuesto sobre éste; y una tapa del faro delantero 30 se acopla sobre el lado trasero del faro delantero 25 y el parabrisas 27. El faro delantero 25, el parabrisas 27 y la tapa del faro delantero 30 están integrados, y así conforman la unidad del faro delantero 31. El parabrisas 27 y la tapa del faro delantero 30 constituyen un cubretablero delantero que cubre las cercanías del faro delantero como parte de la cubierta

de la carrocería. Este cubretablero delantero y la cubierta de la carrocería (que se describirá más adelante) se fabrican en resina.

[0025]

La cubierta de la carrocería que cubre la carrocería del vehículo detrás de la unidad del faro delantero 31 incluye: una cubierta del manubrio 32 que cubre un área alrededor del manubrio 6 y el contador 28; un cubretablero superior 33 que cubre el espacio entre las luces de giro delanteras 26 debajo de éste; un cubretablero lateral 34 que cubre los lados laterales del radiador 13 y la caja de almacenamiento 7, y funciona como la bóveda del radiador; una cubierta del lado delantero 35 que cubre -de manera que se pueda desmontar- una abertura lateral en el cubretablero lateral 34; una cubierta central 36 que se extiende detrás de las luces de giro delanteras 26 y cubre el espacio entre el cubretablero superior 33 y el cubretablero lateral 34; una tapa de la caja 37 sobre la cubierta central 36 que cubre la parte superior de la caja de almacenamiento 7, de modo que pueda abrirse y cerrarse libremente; y una cubierta lateral 38 detrás del cubretablero lateral 34 que cubre el lado derecho (o izquierdo) de la carrocería del vehículo. El cubretablero superior 33 es equivalente a la cubierta delantera de la carrocería en la presente invención.

[0026]

La Figura 2 es una vista lateral del chasis 3. El chasis 3 incluye: un par de cuadros principales 40 que se extienden oblicuamente hacia abajo y hacia atrás mientras que se expanden hacia la izquierda y hacia la derecha desde el tubo de cabeza 5 en su extremo delantero; un par de rieles de asiento -izquierdo y derecho- 10 que están soldados a sus extremos traseros, que se extienden oblicuamente hacia arriba y hacia atrás; un par de cuadros centrales -izquierdo y derecho- 41 que se curvan hacia abajo desde los extremos traseros de los cuadros principales 40 y se extienden oblicuamente hacia abajo y hacia atrás; y un cuadro trasero 42 que conecta oblicuamente los extremos traseros de cada cuadro central 41 y cada riel de asiento 10.

16

[0027]

El cuadro principal 40 tiene un esquinero 43 soldado entre el extremo delantero y el tubo de cabeza 5; los refuerzos 44, 45; y un soporte colgante para el motor 46 para sostener el motor.

El riel de asiento 10 tiene un refuerzo 47 para sostener el tanque de combustible en su lado delantero y un refuerzo 48 para sostener el agarradero por su extremo trasero.

El cuadro central 41 tiene un tubo de pivote 41a a través del cual se hace pasar un eje de pivote (que no se muestra) para adosar el extremo delantero del riel de asiento 10.

Un soporte colgante para el motor 49 y demás elementos están dispuestos en el extremo inferior del cuadro trasero 42.

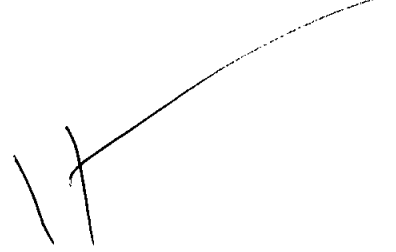
[0028]

La Figura 3 muestra abrazaderas y demás elementos similares (que no se muestran en la Figura 2) dispuestos en la parte delantera del tubo de cabeza 5 donde se dispone un refuerzo 50 que sobresale oblicuamente hacia arriba y hacia adelante en la parte inferior delantera del tubo de cabeza 5, y un refuerzo vertical 51 que se inclina oblicuamente hacia arriba y hacia adelante está sostenido por su extremo delantero.

El extremo superior del refuerzo 51 sostiene la parte central de un eje de orientación 52 como el eje de ajuste del ángulo ubicado horizontalmente en la dirección del ancho del vehículo (dirección izquierda-derecha o transversal) donde ambos extremos se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha con una abrazadera 53 adosada a cada punta. La referencia 54 representa una tuerca para acoplar el faro delantero que se ubica a lo largo de una extensión del eje de orientación 52. La referencia 55 representa una tuerca para acoplar una luz de giro delantera.

[0029]

Un refuerzo 56 que se extiende hacia adelante y oblicuamente hacia abajo está dispuesto en la sección inferior delantera del refuerzo 51 con su extremo inferior



sosteniendo la sección inferior del faro delantero de manera ajustable en sentido longitudinal. La parte intermedia de un alambre de sostén 57 está sostenido en el extremo inferior del refuerzo 51. El alambre de sostén 57 se extiende hacia la izquierda y la derecha, y cada uno de sus extremos se curva oblicuamente hacia abajo y hacia atrás con una abrazadera 58 en la punta. La abrazadera 58 tiene un orificio pasante 58a sobre el cual se sostiene el extremo delantero del cubretablero lateral de manera resistente a las vibraciones.

[0030]

A continuación se describe la estructura de las áreas cercanas al faro delantero. La Figura 4 es una vista lateral ampliada del área cercana al faro delantero; la Figura 5 es una vista frontal de éste; la Figura 6 es una vista en planta de éste y la Figura 7 es una vista en despiece que incluye vistas laterales de los componentes. En estas Figuras, el parabrisas 27 se coloca a lo largo y sobre el borde superior del faro delantero 25, y la tapa del faro delantero 30 se extiende sobre la parte trasera del parabrisas 27 y la parte superior de la parte trasera del faro delantero 25.

[0031]

La tapa del faro delantero 30 es una cubierta ubicada detrás del parabrisas 27 y el faro delantero 25 tiene una extensión posterior 60 que cubre la hendidura entre el parabrisa 27 y el faro delantero 25, y el cubretablero superior 33 está detrás de ellos.

La extensión posterior 60 tiene una sección de techo 62 y paredes laterales 63 que se extienden de manera integral en gran medida hacia atrás desde una sección delantera 61 con parte del extremo trasero de la extensión posterior 60 inserta dentro de la parte delantera del cubretablero superior 33. La sección delantera 61 de la tapa del faro delantero 30 está acoplada a los lados traseros del parabrisas 27 y el faro delantero 25.

[0032]

Las partes sobresalientes 64, 64a que se extienden de manera integral hacia atrás

18

están dispuestas en la parte superior de la parte trasera del faro delantero 25 y la parte sobresaliente 64a está acoplada a la pared lateral 63 de la extensión posterior 60, y la parte sobresaliente 64 se acopla al eje de orientación 52 colocándola en un realce 54 de la abrazadera 53 y sujetándola con un perno 54a (Figura 7).

Las partes sobresalientes 64a y 64 están conformadas de manera integral, pero a diferentes alturas a lo largo de la dirección del ancho del vehículo, de modo que están dispuestas en sentido vertical como un elemento de una pieza similar a un reborde.

El eje de orientación 52 se encuentra ubicado dentro de la extensión posterior 60 con sus lados izquierdo y derecho rodeados por el cubretablero superior 33 y su parte superior cubierta por la sección de techo 62, de modo que es invisible para el motociclista.

Un reborde que se extiende hacia atrás 65 se encuentra ubicado en la base de la parte trasera del faro delantero 25 con su sección trasera inserta en la sección delantera de la luz de giro delantera 26.

[0033]

El cubretablero superior 33 es equivalente a la cubierta delantera de la carrocería en la presente invención; y el borde inferior de su sección de brazo 33a se extiende sobre el borde superior 26a de la luz de giro delantera 26, y el extremo delantero 33b de la sección de brazo 33a -que se ubica cerca de la parte trasera del faro delantero 25- está adosado de manera desmontable a través de su realce con un perno 66 sobre el exterior de una parte sobresaliente para el acople 67, conformada de manera integral con la luz de giro delantera 26; y cuando se saca el perno 66 y se desatornillan las otras piezas, sólo se puede retirar el cubretablero superior 33 (Figura 7). La parte sobresaliente de acople 67, que sobresale hacia arriba desde el borde superior de la luz de giro delantera 26, se acopla a la tuerca 55 (Figura 3) de la abrazadera 53 con un perno 55a (Figura 7).

[0034]

Como se aprecia a partir de la Figura 4, la hendidura entre la parte trasera del faro

19

delantero 25 y las secciones delanteras del cubretablero superior 33 y la luz de giro delantera 26 queda cerrada por medio de la tapa del faro delantero 30 y el reborde que se extiende hacia atrás 65, y un nicho trasero 68 sobresale hacia la parte trasera del faro delantero 25 según se aprecia desde los laterales, de modo que no quede hendidura visible en las vistas laterales. El nicho trasero 68 sobresale hacia atrás de modo que se superpone con el interior de la parte sobresaliente de acople 67.

Como se observa en la vista en corte ampliada de la Figura 4, el cubretablero 33 se abre hacia adelante a través de una abertura frontal 77 que está rodeada por un borde delantero 33d y el lado trasero de la sección de techo 62 constituye la extensión posterior 60 que se extiende a través de la abertura frontal 77 dentro del cubretablero superior 33 y el extremo trasero 62a de la sección de techo 62 se ubica más hacia atrás que el borde delantero 33d.

Del mismo modo, la sección de techo 62 se extiende oblicuamente hacia arriba adelante de la abertura frontal 77, cerrando la abertura frontal 77 en la vista frontal.

[0035]

Como se muestra en la Figura 5, la tapa del faro delantero 30 es más grande que la abertura frontal 77 del cubretablero superior 33 en la vista frontal y la hendidura en la unión entre la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33 es invisible. En particular, con respecto al ancho transversal de la tapa del faro delantero 30, se expande hacia la izquierda y la derecha, de modo que es más grande que la abertura frontal del cubretablero superior 33 en la vista frontal. En consecuencia, la unión entre la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33 es invisible en la vista frontal y, así, se mejora el aspecto. Además, esto evita que -durante el andar- ingresen elementos extraños, como polvo u otros, a través de la unión.

[0036]

La abertura frontal 77 está rodeada por el borde delantero 33d del cubretablero

superior 33 y la línea que indica el contorno de la abertura frontal 77 sigue al borde delantero 33d, yendo desde un punto designado con la referencia numérica 33d en la sección superior de la Figura a través de los puntos designados con los símbolos de referencia A, B, C y D hacia la sección del extremo delantero 33b. La parte superior de la abertura frontal 77 está en una posición más elevada que el extremo trasero de la sección de techo 62 de la tapa del faro delantero 30 y en sentido transversal es casi tan ancho como el faro delantero 25 con sus extremos izquierdo y derecho ubicados en la parte exterior de las paredes laterales 63. Debido a la presencia de la abertura frontal 77, que está ampliamente abierta hacia adelante como se describió, la extensión posterior 60 de la tapa del faro delantero 30 puede alojarse dentro del cubretablero superior 33 y con éste así alojado, la tapa del faro delantero 30 puede oscilar de manera longitudinal durante el ajuste de orientación.

[0037]

El faro delantero 25 tiene virtualmente forma de V en la vista frontal, y es del tipo de dos lámparas, y el extremo inferior que tiene virtualmente forma de V 69 del parabrisas 27 se extiende sobre la sección de paragolpe 25a conformada en el borde del extremo superior del faro delantero 25 desde el exterior.

Las cubiertas de la visera 70, que son piezas decorativas de material plástico ubicadas en sentido aproximadamente paralelo en la dirección vertical, se extienden sobre los lados izquierdo y derecho de la superficie del parabrisas 27 y están sujetas con tornillos 71 que se atornillan en los extremos inferiores de las cubiertas de la visera 70 desde adelante, junto con el parabrisas 27 y un refuerzo para la visera 72 (Figura 4). Las secciones superiores de las cubiertas de la visera 70 se aseguran desde la parte trasera del parabrisas 27 con tornillos 71 (Figura 7).

[0038]

El faro delantero 25 tiene un par de bombillas -izquierda y derecha- 73 sobre la

21

izquierda y la derecha. Las luces de giro 26 se ubican sobre la izquierda y la derecha del faro delantero 25 donde sus secciones superiores ingresan en los lados izquierdo y derecho del faro delantero 25 y las lámparas de posición 74 y las lámparas de giro 75 están dispuestas de manera vertical y se ubican hacia afuera a la izquierda y a la derecha del faro delantero 25, en la vista frontal, y son visibles.

[0039]

Los extremos delanteros 26b de la luz de giro delantera 26 se ubican casi en el centro del ancho del vehículo en la sección inferior del faro delantero 25 y queda espacio entre los extremos delanteros izquierdo y derecho 26b con el centro de la sección inferior del faro delantero 25 que sobresale hacia abajo en este espacio.

Las secciones de brazo 33a que se extienden hacia adelante sobre la izquierda y la derecha del cubretablero superior 33 se extienden a lo largo de los bordes izquierdo y derecho del parabrisas 27 y el faro delantero 25 por encima de las luces de giro delanteras 26 con sus extremos delanteros insertos dentro del faro delantero 25.

[0040]

En la Figura 6 el cubretablero superior 33 puede dividirse en las secciones izquierda y derecha, y las secciones izquierda y derecha se unen a lo largo de la línea central del vehículo CL y se conectan de manera integral en dos puntos (delantero y trasero) con un sujetador 76a y un tornillo 76b. Su superficie superior -que incluye la unión- forma una sección virtualmente plana 33c. El borde delantero 33d de la sección virtualmente plana 33c, en combinación con las secciones de brazo -izquierda y derecha- 33a conforma una abertura frontal grande 77. El ancho de la abertura frontal 77 es suficientemente grande como para abarcar la extensión posterior 60 de la tapa del faro delantero 30. El extremo trasero de la sección de techo 62 se extiende debajo de la sección virtualmente plana 33c, en todo el ancho del borde delantero 33d y el extremo trasero 62 a.

Por lo tanto, la hendidura entre el parabrisas 27 y el borde delantero 33d del

cubretablero superior 33 queda cerrada por la sección de techo 62, cuando se observa desde arriba. Además, la sección de pared lateral 63 conforma una sección trasera de la pared lateral 63a que sobresale hacia afuera desde la sección delantera 61 y cubre la abertura frontal 77.

[0041]

La Figura 8 es una vista en corte lateral, que muestra de manera esquemática el mecanismo de ajuste de orientación del faro delantero 25. La unidad de faro delantero 31 está sostenida de manera que pueda girar en el lado del tubo de cabeza 5 mediante el eje de orientación 52, y una placa de guía (que se describe más adelante) en la base de la unidad de faro delantero 31 se ubica de manera que es ajustable longitudinalmente con respecto al extremo inferior del refuerzo 56 con un perno de ajuste 79 (Figura 7), de modo que al apretar el perno de ajuste 79, se fija la posición de la unidad de faro delantero 31 y también se fija el ángulo de los ejes ópticos.

Por el contrario, cuando se afloja el perno de ajuste 79, la placa de guía puede moverse libremente en sentido longitudinal con respecto al refuerzo 56, de modo que el eje óptico de la unidad de faro delantero 31 puede hacerse girar libremente en el eje de orientación 52 de manera vertical, y el ángulo de los ejes ópticos puede ajustarse libremente.

[0042]

La línea imaginaria A en la Figura indica una condición en que la unidad de faro delantero 31 está en su posición más recta o el ángulo de los ejes ópticos (ángulo de elevación con respecto a la línea horizontal) es el mínimo. La línea sólida indica su posición estándar correspondiente a un ángulo de los ejes ópticos en un vehículo terminado que cumple con las disposiciones reglamentarias. La línea imaginaria B indica una condición en que la unida de faro delantero 31 está más inclinada hacia atrás o el ángulo de los ejes ópticos es el máximo.

23

El eje óptico de la unidad de faro 31 puede ajustarse en el rango desde la línea imaginaria A a B mediante el mecanismo de ajuste de orientación. El eje óptico puede ajustarse fácilmente haciendo funcionar el perno de ajuste 79 con una mano colocada a través del espacio que está debajo del faro delantero 25, entre las luces de giro izquierda y derecha 26.

[0043]

Del mismo modo, como se indica por la trayectoria de giro de la línea del contorno C de la parte trasera de la unidad de faro delantero 31 -visto desde el lateral- durante el ajuste de orientación (C0 corresponde a la posición estándar, C1 corresponde a A o el ángulo mínimo, C2 corresponde a B o el ángulo máximo), la línea de contorno C se superpone a la línea de contorno D de los extremos delanteros del cubretablero superior 33 y las luces de giro delanteras 26, fijas sobre la carrocería del vehículo e inmóviles, en la vista lateral, y la línea del contorno C de la parte trasera de la unidad de faro 31, en la vista lateral, nunca va más allá de la línea de contorno D durante el ajuste de orientación; por lo tanto no hay ninguna posibilidad de que se conforme una hendidura entre la parte trasera de la unidad de faro 31 y la línea de contorno D, y no se forma ninguna hendidura visible en la parte trasera de la unidad de faro delantero 31 durante el ajuste de orientación en la vista lateral, lo cual permite que se pueda mantener un buen aspecto. Los elementos que constituyen la línea de contorno C, en la vista lateral, son las secciones del lado trasero de la tapa del faro delantero 30 y el faro delantero 25; en particular la sección de techo 62 y el borde que se extiende hacia atrás 65 influyen en gran medida la sección superior y la sección inferior, respectivamente.

[0044]

La Figura 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9-9 de la Figura 4. Las partes sobresalientes 64a que sobresalen hacia atrás están conformadas de manera integral en los laterales izquierdo y derecho del faro delantero 25 y las secciones traseras de

24

las paredes laterales 63 de la tapa del faro delantero 30 se extiende sobre la parte exterior de los extremos traseros, y está conectada de manera integral con los tornillos roscadores 80 desde la parte exterior. Cada una de las paredes laterales 63 está ubicada entre el faro delantero 25 y la sección de brazo 33a, cerrando la hendidura entre el faro delantero 25 y la sección de brazo 33a.

[0045]

La Figura 10 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 10-10 de la Figura 4. Las partes sobresalientes 64 que sobresalen hacia atrás 64 están formadas de manera integral sobre los lados izquierdo y derecho de la parte trasera del faro delantero 25 con sus extremos traseros acoplados -de manera que puedan girar- a ambos extremos axiales del eje de orientación 52 con los pernos 54a. Los pernos 54a son concéntricos respecto del eje de orientación 52 y el faro delantero 25 puede girar libremente alrededor de los realces 54 con respecto a la línea central axial del eje de orientación 52. La hendidura entre el faro delantero 25 y la luz de giro 26 en la dirección axial del eje de orientación 52 queda cerrado por la sección de brazo 33a. La posición de la sección de brazo 33a queda determinada al colocarlo en la sección escalonada 26c de la luz de giro delantera 26.

[0046]

El extremo delantero del refuerzo 56, que se extiende hacia abajo (hacia adelante en la Figura) desde el eje de orientación 52, se acopla con la placa de guía 78 dispuesta en el nicho trasero 68.

La referencia numérica 81 en la Figura representa un apoyo para montaje para la tapa del faro delantero 30 y un refuerzo para la visera 72, y una sección cóncavo-convexa está dispuesta adelante de los apoyos para montaje 81 en el centro, de modo que el extremo de acople que está curvado hacia adentro (que no se muestra) formado en el extremo central más inferior del parabrisas 27, se inserta y se acopla en éste.

[0047]

21

La Figura 11 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 11-11 de la Figura 4, donde el reborde que se extiende hacia atrás 65, extendiéndose hacia atrás desde la base del faro delantero 25, se extiende hasta una posición más hacia atrás que la línea E que conecta los bordes superiores izquierdo y derecho 26a, cerrando la hendidura entre el faro delantero 25 y el borde superior 26a de la luz de giro delantera 26, visto desde el lateral. El reborde que se extiende hacia atrás 65, conformado de manera integral con el nicho trasero 68 del faro delantero 25, se extiende hacia atrás y se expande en la dirección del ancho del vehículo; se forma una ranura 82 a lo largo de la línea central del vehículo CL y la placa de guía 78 se coloca en la ranura 82. La ranura 82 permite el movimiento longitudinal del faro delantero 25 durante el ajuste de los ejes ópticos, según se puede observar en la figura.

[0048]

Como se ve en la Figura 12, una vista en corte tomada a lo largo de la línea 12-12 en la Figura 11, la sección de la pared vertical 78a de la placa de guía 78 en su extremo delantero se acopla al faro delantero 25 con un tornillo 78b y una sección que se extiende hacia atrás con un radio desde la sección de la pared vertical 78a constituye una sección de guía 78c donde una ranura de guía 78d en forma de una ranura larga se conforma en la dirección de la línea central del vehículo CL (Figura 10).

[0049]

Por otro lado, el extremo inferior del refuerzo 56 conforma una sección receptora 56a que se comba y se extiende hacia adelante y un orificio pasante 56b y una tuerca soldada están dispuestos aquí de manera concéntrica. Esta sección receptora 56a se ubica por encima de la sección de guía 78c y se sujetan con la tuerca soldada 83 haciendo atravesar el perno de ajuste 79 por la ranura de guía 78d y por el orificio pasante 56b desde la parte de abajo, de modo que la placa de guía 78 se acopla con la sección receptora 56a de manera longitudinalmente ajustable o móvil.

[0050]

La Figura 13 es una vista frontal del faro delantero 25; la Figura 14 es una vista en planta de éste; y la Figura 15 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 15-15 de la Figura 14. En estas Figuras, el nicho trasero 68 está conformado de manera integral con una sección periférica de nicho 68a y la periferia de un lente 68b se acopla a la sección periférica del nicho 68a (Figura 15).

[0051]

Como surge de la Figura 14, el reborde que se extiende hacia atrás 65 está formado en la sección inferior de la parte trasera de la sección periférica del nicho 68 acurvada en forma convexa hacia abajo y abierta hacia arriba, y el mecanismo de ajuste de orientación se ubica dentro y por encima del reborde que se extiende hacia atrás de manera de impedir la entrada de barro, agua u otro elemento desde la parte de abajo o en dirección oblicua desde abajo

Los realces 84 están formados por encima del reborde que se extiende hacia atrás 65 y en la sección escalonada de la sección inferior central de la parte trasera del faro delantero 25, y la pared vertical 78a de la placa de guía 78 se atornilla sobre ella. Los extremos izquierdo y derecho del reborde que se extiende hacia atrás 65 son suficientemente altos como para alcanzar las cercanías de una cavidad 85 del nicho trasero 68.

[0052]

La Figura 16 es una vista frontal de la tapa del faro delantero 30 combinada con los refuerzos de la visera 72. La tapa del faro delantero 30 tiene secciones delanteras con forma de cuerno 61 que sobresalen por izquierda y por derecha hacia arriba con una entalladura 61a conformada en la base de cada una de las secciones delanteras 61.

Una placa de sostén 86 para el refuerzo de la visera 72 se extiende dentro de esta entalladura 61a. La placa de soporte 86 es una pieza placoidea verticalmente larga que se inserta en la entalladura 61a con tuercas cilíndricas 87, que sobresale hacia adelante, y está

27

fija por sus partes superior e inferior. Se conforma un orificio pasante 61b en la sección superior de cada sección delantera 61.

[0053]

Las secciones delanteras 61 se ponen en contacto con el parabrisas y lo sostienen; las secciones delanteras 61 se atornillan al colocar la parte trasera del parabrisas sobre ellas y ajustar los tornillos 71 (Figura 17) desde el lado delantero del parabrisas a través de las tuercas 87. El tornillo superior de los tornillos superior e inferior 71 se ajusta con una pieza de goma que se inserta para absorber la vibración. El parabrisas se atornilla insertando tornillos roscadores desde atrás, a través de los orificios pasantes 61b dispuestos en los extremos superiores de las secciones delanteras 61 (Figura 7).

[0054]

Como se aprecia en la Figura 16, una sección de base 30a, que continúa las paredes laterales izquierda y derecha 63, se dispone dentro de las secciones delanteras izquierda y derecha 61 esta sección de base 30a es una sección virtualmente plana que se inclina hacia adelante en un patrón escalonado con un realce 30b formado en su punta. Un borde de la punta 30c, que se ubica más hacia adelante que el realce 30b, tiene una forma convexo-cóncavo y debe engraparse con la base central del parabrisas.

La parte trasera de la sección de base 30a continúa la pared trasera 30d y el espacio entre las paredes laterales izquierda y derecha 63 queda cerrada por la pared trasera 30d. La parte superior de la pared trasera 30d continúa la sección de techo 62.

La sección de techo 62, que se extiende hacia atrás, tiene un extremo virtualmente ondulado y sus lados izquierdo y derecho constituyen las secciones traseras de la pared lateral 63a que sobresalen hacia afuera de las secciones delanteras 61.

[0055]

El refuerzo de la visera 72 incluye una sección de brazo oblicua 88a, una sección de brazo horizontal 88b, y un refuerzo 89, y las placas de refuerzo izquierda y derecha 86

quedan sostenidas por las secciones superiores de las secciones de brazo oblicuo izquierda y derecha 88a que se expanden hacia arriba, y el extremo inferior de cada sección de brazo oblicua 88a está acoplado con el brazo horizontal 88b, que se ubica horizontalmente en la dirección del ancho del vehículo. El extremo trasero del refuerzo 89 se suelda al centro de la sección inferior de la sección de brazo horizontal 88b.

Dado que la placa de sostén 86 se enfrenta a la entalladura 61a, la cara del extremo delantero de la tuerca 87 puede nivelarse aproximadamente con la sección delantera 61 pero la sección de brazo horizontal 88b puede colocarse debajo de la sección de base 30a con la sección de brazo oblicua 88a dentro de la entalladura 61a.

[0056]

La Figura 17 muestra la relación de posición entre el refuerzo de la visera 72 y la tapa del faro delantero 30, en la vista lateral. La sección de brazo horizontal 88b se extiende curvándose hacia adelante y el refuerzo 89 dispuesto en su base se extiende aún más hacia adelante y su punta 89a, que se comba hacia arriba en un patrón escalonado, está en contacto con la cara inferior de la sección de base 30a haciendo que el realce 30b y la tuerca 89b coincidan entre sí.

Al colocar la tuerca 89b en el apoyo para montaje 81 (Figura 10) junto con la sección de base 30a para llevar la tuerca 89b al apoyo para montaje 81 y ajustando el perno desde arriba del realce 30b; el perno, habiendo pasado a través del realce 30b y el apoyo para montaje 81, se sujeta a la tuerca 89b, de modo que las tres piezas, la tapa del faro delantero 30, el faro delantero 25 y el refuerzo para la visera 72, pueden sujetarse juntos sin tuerca en el apoyo para montaje 81 y el realce 30b.

[0057]

La Figura 18 es una vista frontal del cubretablero superior 33 donde el cubretablero superior 33 conforma una abertura grande 77 que está rodeada por las secciones de brazo -izquierda y derecha- 33a y las secciones virtualmente planas 33b en su

22

parte superior y los lados izquierdo y derecho y está abierto hacia abajo y hacia adelante/hacia atrás. El cubretablero superior 33 está conectado en la unión 90 a lo largo del centro de la carrocería del vehículo CL con los tornillos 76 (Figura 6). La referencia 95 representa el punto de conexión.

[0058]

La Figura 19 es una vista que ilustra la estructura de conexión de las secciones virtualmente planas izquierda y derecha 33b una sección escalonada deprimida 92 se conforma sobre una de las secciones virtualmente planas 33b a lo largo del borde de unión 91 y allí se conforma un apoyo.

El apoyo 93, que está deprimido desde la superficie escalonada 92, incluye un orificio pasante 93a y una sección de anillo a su alrededor.

[0059]

El borde de unión 94 de la otra sección sustancialmente plana 33b tiene una base delgada, de modo que cuando se extiende sobre la sección escalonada 92, se nivela con la sección virtualmente plana 33b sobre el costado la sección escalonada 92 y una conexión 95 para engraparse con el apoyo 93 y allí se conforma un orificio pasante 95a.

El orificio pasante 95a es concéntrico con el orificio pasante 93a y tiene un diámetro más reducido que éste; se hace atravesar un tornillo 76 para sujetarlo. Como lo indican los tornillos 76 de la Figura 6, hay dos conexiones 95, una conexión delantera y una conexión trasera, donde la conexión trasera se sujeta a la cubierta central 36 con el tornillo 76.

[0060]

Por lo tanto, al retirar los tornillos frontal y trasero 76 que atraviesan los orificios pasantes 95a y al retirar los pernos 66 que fijan los extremos delanteros de las secciones de brazo 33a en las partes sobresalientes de acople 67 de las luces de giro delanteras 26, las secciones virtualmente planas izquierda y derecha 33b pueden retirarse por separado, de

modo que el cubretablero superior 33 puede adosarse o desacoplarse de manera independiente sin afectar las luces de giro delanteras 26, la tapa del faro delantero 30 y demás. Se pueden realizar tareas de mantenimiento sobre el eje de orientación 52 y sobre las luces de giro delanteras 26. En particular, respecto de las luces de giro delanteras 26, se pueden reemplazar fácilmente las bombillas dado que éstas se colocan de manera horizontal y están diseñadas de modo que se acoplan o desacoplan desde la parte interior de la carrocería del vehículo.

[0061]

A continuación, se explica cómo funciona esta forma de realización. A fin de ajustar el eje óptico del faro delantero 25, como se muestra en la Figura 8, el perno de ajuste 79 se afloja desde abajo del faro delantero 25, y el faro delantero 25 se hace girar de manera vertical sobre el eje de orientación 52; cuando se alcanza el ángulo de los ejes ópticos previsto, el faro delantero se fija al apretar el perno de ajuste 79 para terminar el ajuste de los ejes ópticos.

[0062]

En este punto, cuando gira el faro delantero 25, toda la unidad de faro delantero 31 también lo hace; sin embargo parte del frente del cubretablero superior 33 está abierta y constituye una abertura frontal 77 y la extensión posterior 60 sobre la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero 30 se inserta a través de este espacio abierto en el cubretablero superior 33, de modo que la extensión posterior 60 de la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33 se superponen cuando se observa el vehículo desde el lateral.

[0063]

Por lo tanto, cuando se hace un ajuste del ángulo para ajustar el eje óptico del faro delantero 25, la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33, que constituye la cubierta delantera de la carrocería, siempre se superponen en el rango de ajuste del

ángulo, lo cual impide la formación de una hendidura visible entre la unidad de faro delantero 31 y el cubretablero superior 33, visto desde el lateral.

Del mismo modo, dado que el cubretablero superior 33 tiene el frente abierto, se evita la interferencia entre la unidad del faro delantero 31 y el cubretablero superior 33 mientras se asegura un amplio rango del ajuste del ángulo del faro delantero 25.

[0064]

Dado que la sección de techo 62 de la extensión posterior 60 cubre la parte superior del eje de orientación 52, la hendidura y la parte trasera del faro delantero quedan invisibles para el motociclista y se mejora el aspecto. Sumado a ello, en días de lluvia, se evita que el agua que cae ingrese a la parte trasera del faro delantero.

[0065]

Además, como se muestra en la Figura 5, dado que la hendidura en la unión entre la unidad de faro 31 y el cubretablero superior 33 es invisible cuando se observa desde el frente, mejora el aspecto. Además, durante el andar se evita que ingresen elementos extraños, como polvo u otros, a través de la unión.

[0066]

Igualmente, dado que el cubretablero superior 33 puede dividirse en secciones izquierda y derecha, como se observa en las Figuras 18 y 19, se pueden realizar fácilmente las tareas de mantenimiento del eje de orientación 52 y de las partes circundantes, simplemente al retirar el cubretablero superior 33, como se observa en la Figura 4. Además, dado que el eje de orientación 52 se ubica dentro del cubretablero superior 33, se evita el ingreso de elementos extraños, como por ejemplo el polvo, desde el exterior.

[0067]

Igualmente, el reborde que se extiende hacia atrás 65 está dispuesto para cerrar el espacio entre la sección inferior del faro delantero 25 y la sección delantera de la luz de giro delantera 26 que está detrás, lo cual evita que se forme una hendidura entre el área debajo

del faro delantero 25 y el costado de la carrocería del vehículo, incluyendo la luz de giro delantera 26 durante el ajuste del ángulo, y mejora el aspecto cuando se observa el vehículo desde el lateral. Igualmente, el reborde que se extiende hacia atrás 65 cubre el área que está debajo del faro delantero 25, que protege al faro delantero 25 del polvo y otros elementos extraños que provienen del neumático.

[0068]

Además, dado que la extensión posterior 60 está dispuesta de manera integral en la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero 30, la extensión posterior puede conformarse de forma independiente al faro delantero 25, lo cual aumenta el grado de libertad para conformar la extensión posterior 60.

Igualmente, dado que el reborde que se extiende hacia atrás 65 está conformado de manera integral en la base de la parte trasera del faro delantero 25, el reborde que se extiende hacia atrás 65 puede conformarse fácilmente y no existe necesidad de conformar una pieza independiente y, de este modo, se puede reducir la cantidad de componentes.

[0069]

La presente invención no se halla limitada a las formas de realización descritas previamente, sino que puede modificarse o aplicarse de diversas maneras dentro del principio de la invención. Por ejemplo, no siempre es necesario que la tapa del faro delantero 30 esté separada del faro delantero 25, sino que la tapa del faro delantero 30 puede conformarse de manera integral como parte del nicho trasero 68 del nicho del faro delantero 25. En este caso, la extensión posterior 60 sobresale hacia atrás de manera integral con el faro delantero 25.

Como alternativa, el reborde que se extiende hacia atrás 65 puede no conformarse de manera integral con la base de la parte trasera del faro delantero 25; en cambio es otra la pieza, por ejemplo parte de la tapa del faro delantera 30, que se extiende hacia abajo.

Adicionalmente, la cubierta delantera del vehículo que aloja la extensión

posterior 60 no se limita al cubretablero superior 33, sino que puede ser la luz de giro 26, el cubretablero 34 u otra pieza, según la estructura del vehículo.

[Breve descripción de los dibujos]

[0070]

La Figura 1 es una vista lateral de una motocicleta según esta forma de realización.

La Figura 2 es una vista lateral de la carrocería.

La Figura 3 es una vista donde se observan las abrazaderas y demás elementos dispuestos en la sección frontal del tubo de cabeza.

La Figura 4 es una lateral vista ampliada del faro delantero y del área cercana a éste.

La Figura 5 es una vista frontal del faro delantero y del área que lo circunda.

La Figura 6 es una vista en planta del faro delantero y del área que lo circunda.

La Figura 7 es una vista en despiece de los componentes en el área que rodea al faro delantero.

La Figura 8 es una vista en corte lateral, que muestra de manera esquemática el mecanismo de ajuste de orientación del faro delantero.

La Figura 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9-9 de la Figura 4.

La Figura 10 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 10-10 de la Figura 4.

La Figura 11 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 11-11 de la Figura 4.

La Figura 12 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 12-12 de la Figura 11.

La Figura 13 es una vista frontal del faro delantero.

La Figura 14 es una vista en planta del faro delantero.

La Figura 15 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 15-15 de la Figura 14.

La Figura 16 es una vista que muestra la tapa del faro delantero y los refuerzos de la visera.

La Figura 17 muestra la relación de posición entre el refuerzo de la visera y la tapa del faro delantero, en la vista lateral.

La Figura 18 es una vista frontal del cubretablero superior.

74

La Figura 19 es una vista que muestra la estructura de conexión de las secciones izquierda y derecha del cubretablero superior.

[Descripción de las referencias numéricas]

- | | |
|----|-------------------------------------|
| 3 | Chasis |
| 5 | Tubo de cabeza |
| 7 | Caja de almacenamiento |
| 25 | Faro delantero |
| 26 | Luz de giro delantera |
| 27 | Parabrisas |
| 30 | Tapa del faro delantero |
| 33 | Cubretablero superior |
| 30 | Cubretablero lateral |
| 50 | Tirante |
| 52 | Eje de orientación |
| 56 | Tirante |
| 60 | extensión posterior |
| 62 | Sección de techo |
| 65 | Reborde que se extiende hacia atrás |
| 72 | Tirante de la visera |
| 77 | Abertura frontal |
| 78 | Placa de guía |
| 79 | Perno de ajuste |

31

[Denominación del documento]

Alcance de las reivindicaciones

[Reivindicación 1]

Una estructura de cubretablero delantero para motocicletas que comprende:

un faro delantero que está acoplado a un chasis con su ángulo de los ejes ópticos ajustable; y

una tapa del faro delantero que está acoplada de manera integral al faro delantero, la tapa del faro delantero constituye al menos parte del cubretablero delantero, que cubre un área alrededor del faro delantero,

donde una cubierta delantera de la carrocería que tiene una abertura frontal se acopla al chasis detrás del faro delantero de forma tal de cubrir un área alrededor de un tubo de cabeza de manera transversal;

una extensión posterior que se extiende hacia atrás está dispuesta en la parte trasera de la tapa del faro delantero;

la extensión posterior se inserta a través de la abertura frontal en la cubierta delantera de la carrocería; y

la extensión posterior se superpone con la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral, en un rango de ajuste del ángulo de los ejes ópticos del faro delantero.

[Reivindicación 2]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde la extensión posterior cubre una parte superior de un eje de ajuste del ángulo que sostiene el faro delantero de manera que puede girar en sentido vertical, y permite que el ajuste del ángulo de los ejes ópticos se haga libremente.

[Reivindicación 3]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde el ancho transversal de la tapa del faro delantero es más grande que la abertura frontal de la cubierta delantera de la carrocería en la vista frontal.

36

[Reivindicación 4]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde la cubierta delantera de la carrocería puede dividirse en las secciones izquierda y derecha; y el eje de ajuste del ángulo se ubica en el interior de la cubierta delantera de la carrocería.

[Reivindicación 5]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde un reborde que se extiende hacia atrás está dispuesto de manera integral en la base de la parte trasera de la tapa del faro delantero, y este reborde que se extiende hacia atrás se ubica entre las luces de giro sobre los lados izquierdo y derecho de la carrocería de un vehículo para hacer que el reborde que se extiende hacia atrás y las luces de giro se superpongan en la vista lateral.

[Reivindicación 6]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde la extensión posterior se conforma de manera integral con la tapa del faro delantero.

[Reivindicación 7]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 5, donde el reborde que se extiende hacia atrás se conforma de manera integral con la parte trasera del faro delantero.

34

[Denominación del documento] Resumen de la explicación

[Resumen]

[Objeto] Evitar que se deteriore el aspecto debido a que se conforma una hendidura entre un faro delantero y la cubierta de la carrocería detrás de éste cuando se hace el ajuste de orientación del faro delantero.

[Conformación] Una tapa del faro delantero 30 se acopla en la parte superior de la parte trasera de un faro delantero 25 y se dispone una extensión posterior 60 sobre su parte trasera y se inserta en la abertura frontal 77 sobre el frente de un cubretablero superior 33 que se ubica detrás del faro delantero 25. Un reborde que se extiende hacia atrás 65 se encuentra dispuesto en la base de la parte trasera del faro delantero 25, y se ubica en un área interna delantera entre las luces de giro delanteras izquierda y derecha 26.

Aún cuando el faro delantero 25 se haga girar sobre el eje de orientación 52 cuando se hace el ajuste de orientación, la extensión posterior 60 y el reborde que se extiende hacia atrás 65 se sitúan en el interior del cubretablero superior 33 y la luz de giro delantera 26, de modo que no se forma ninguna hendidura, cuando se observa desde el lateral.

[Dibujo seleccionado] Figura 4

FIG. 2

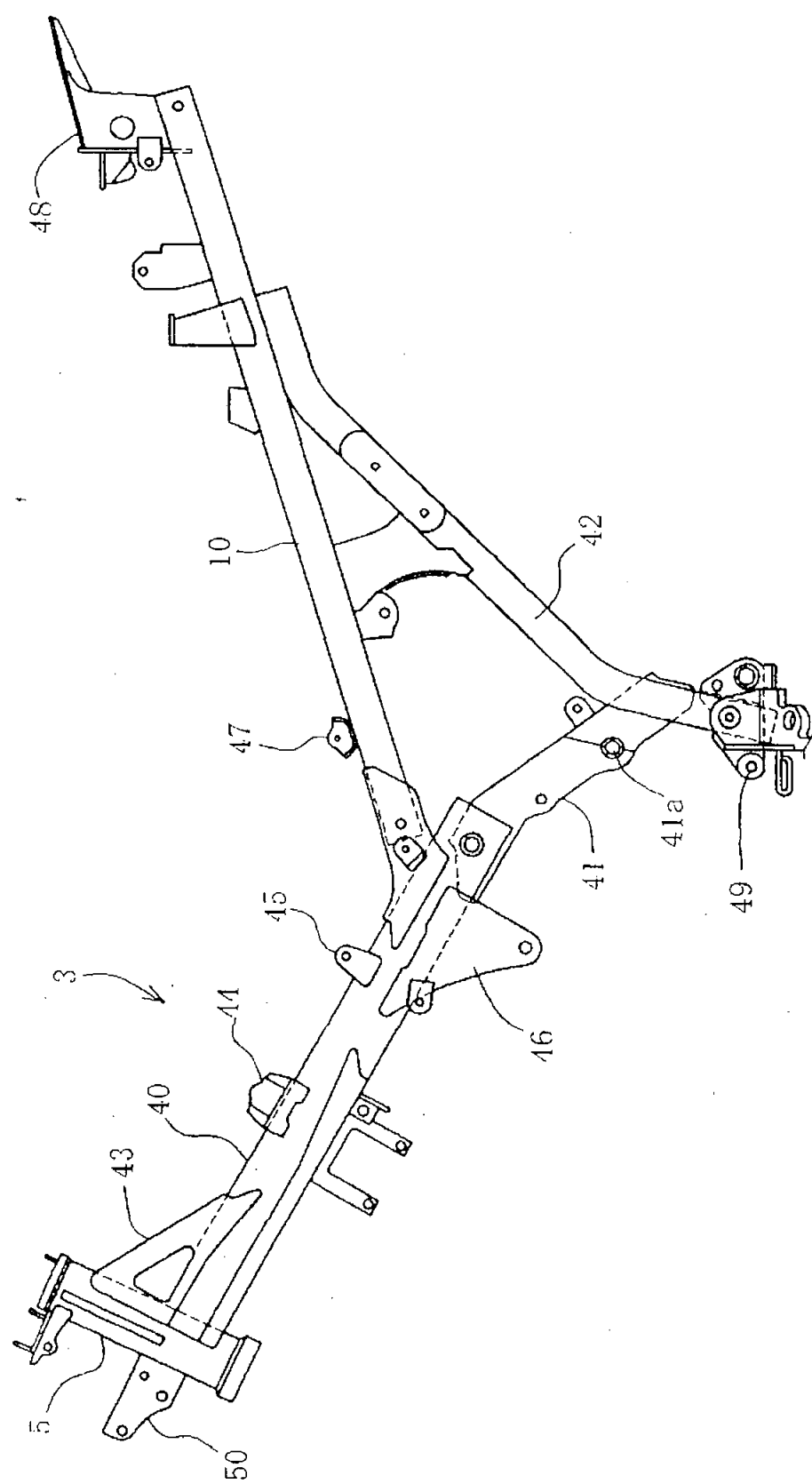


FIG. 3

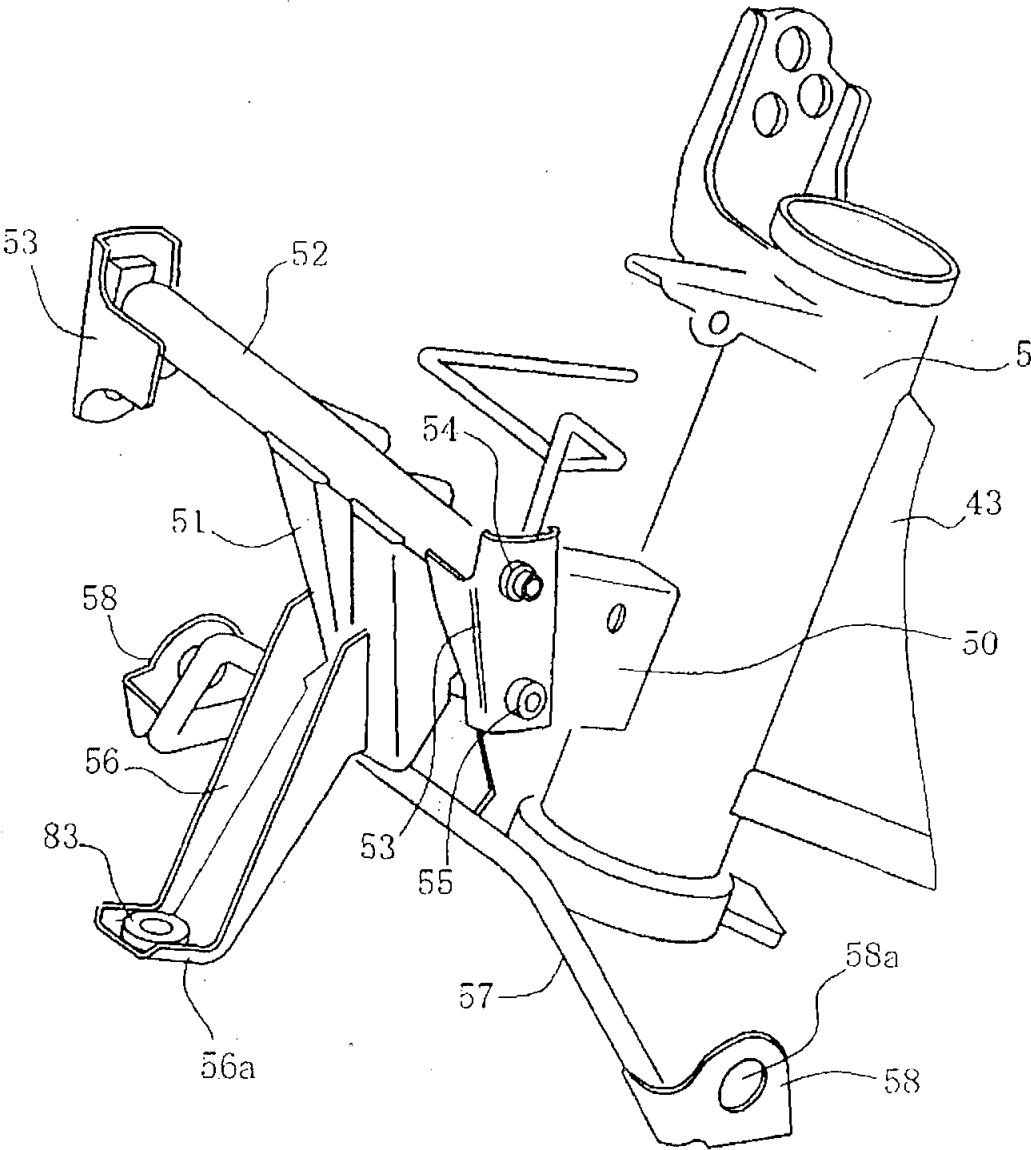


FIG. 4

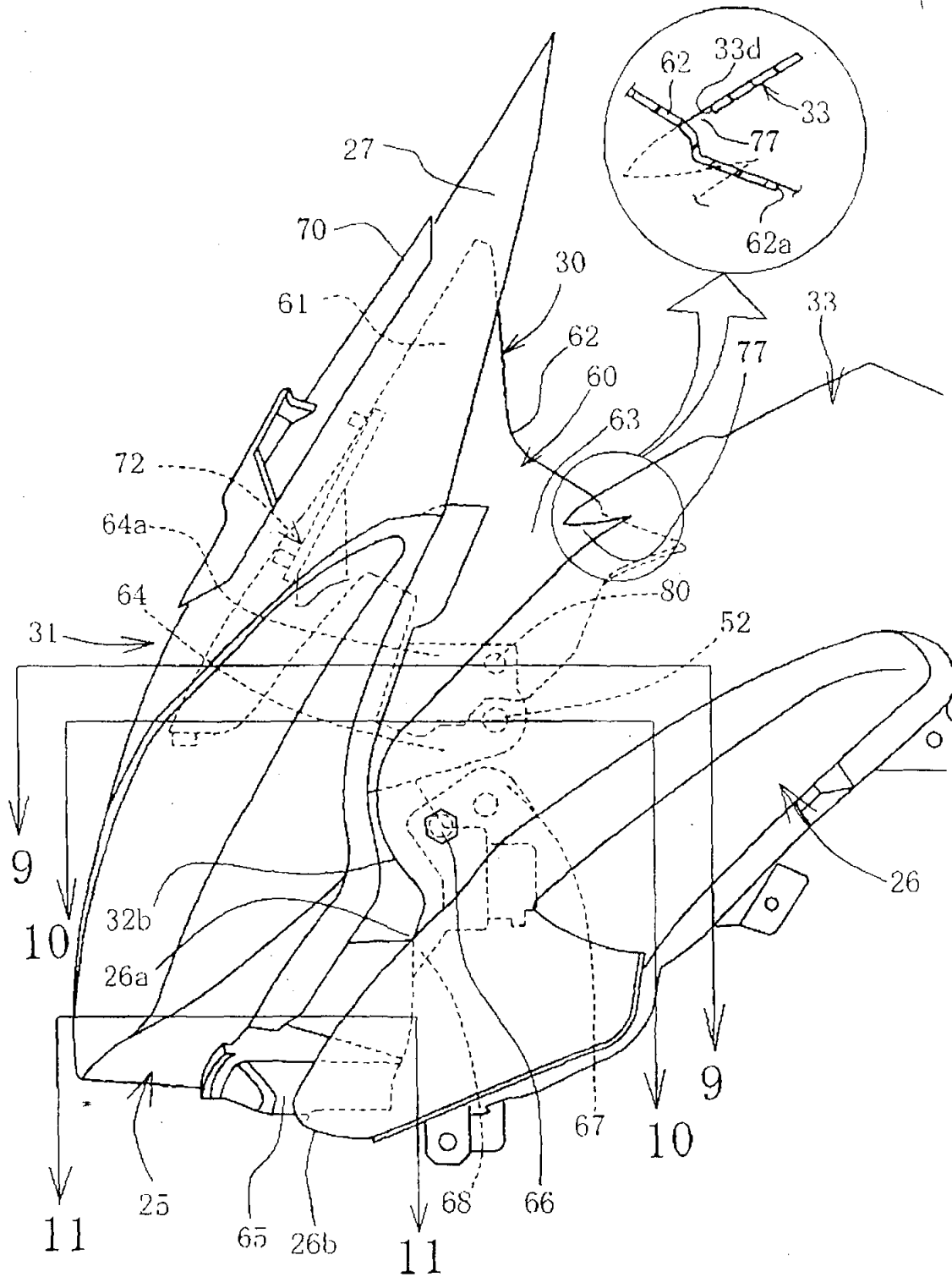


FIG. 5

42

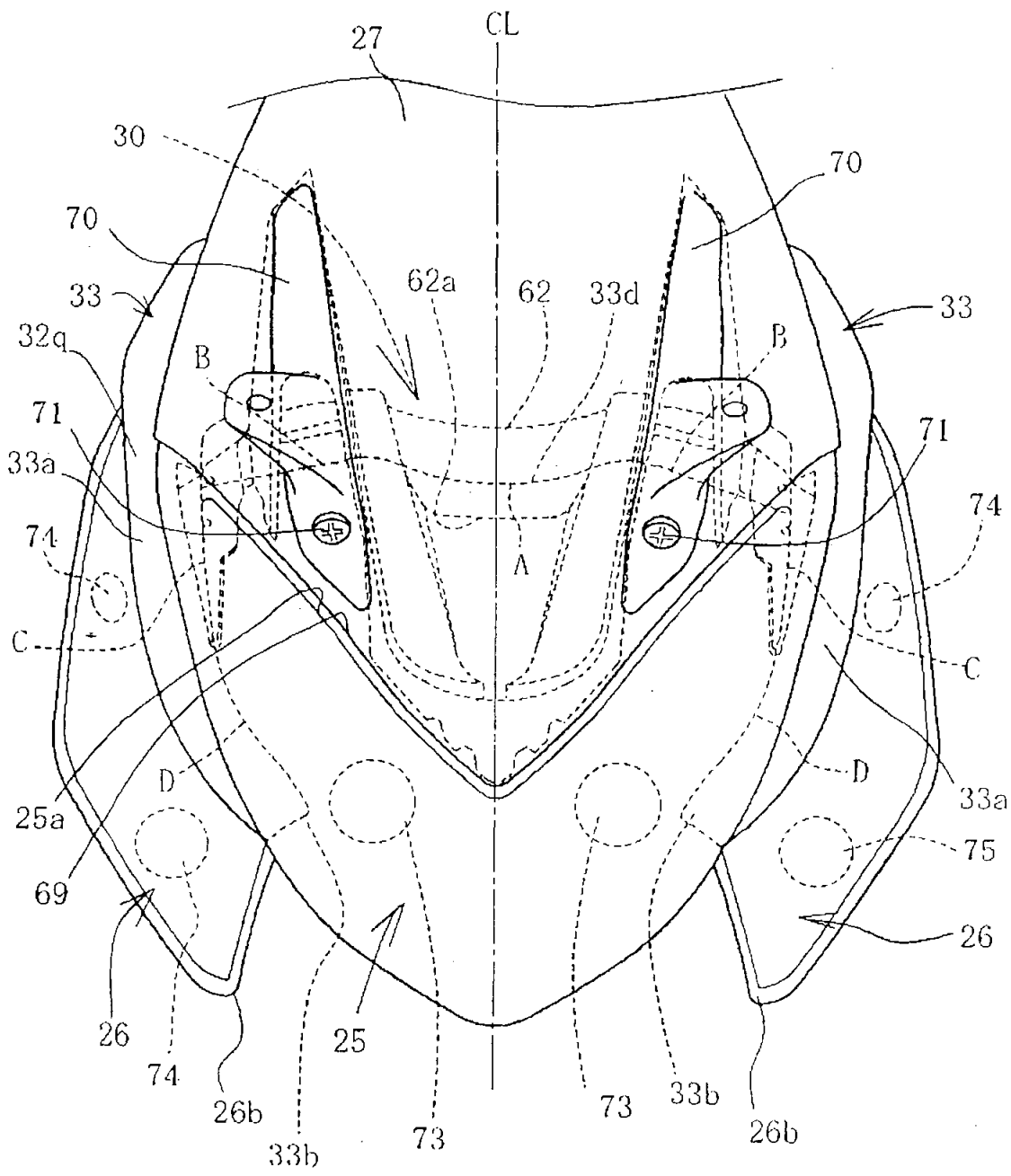


FIG. 6

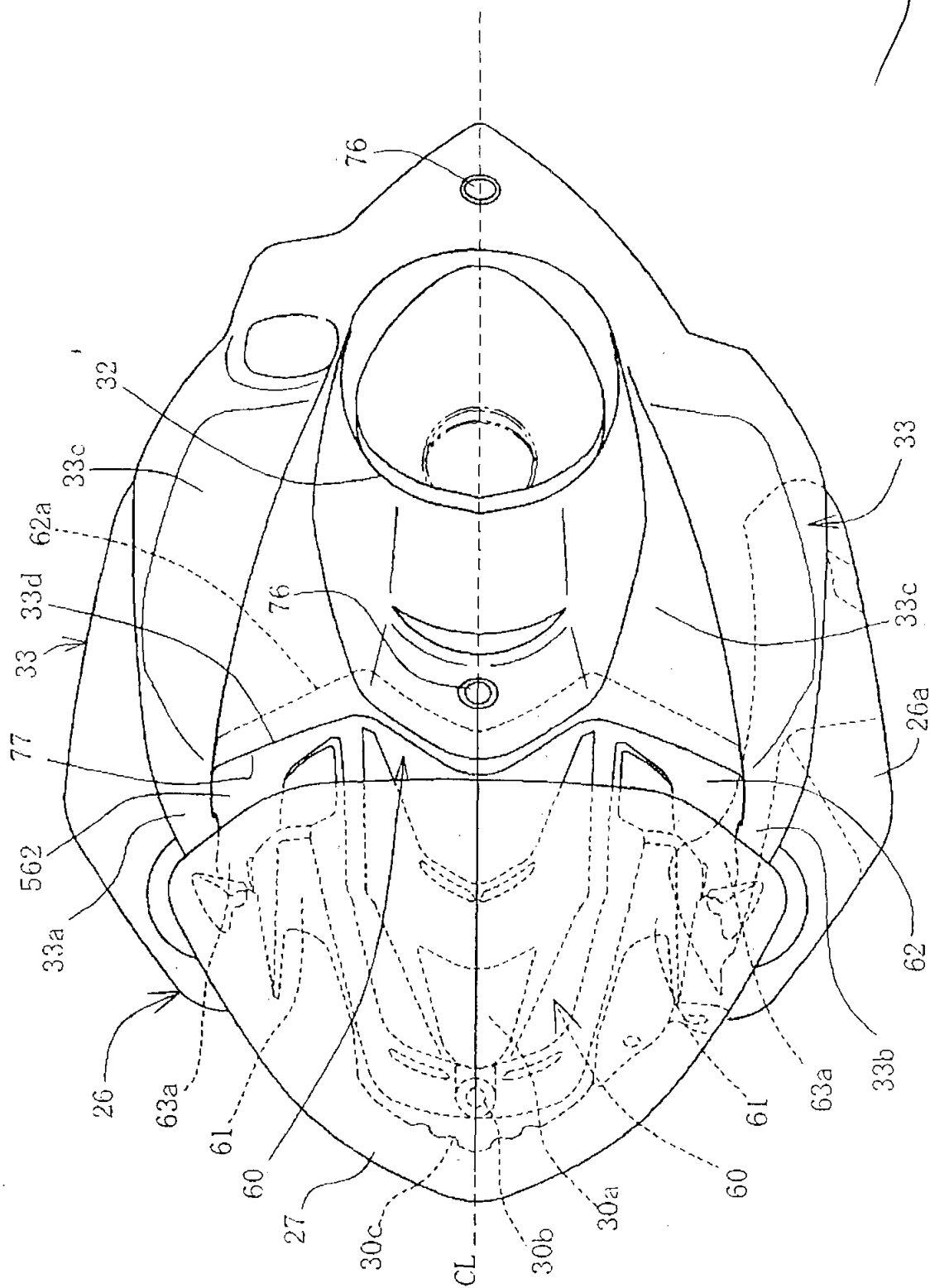


FIG. 8

45

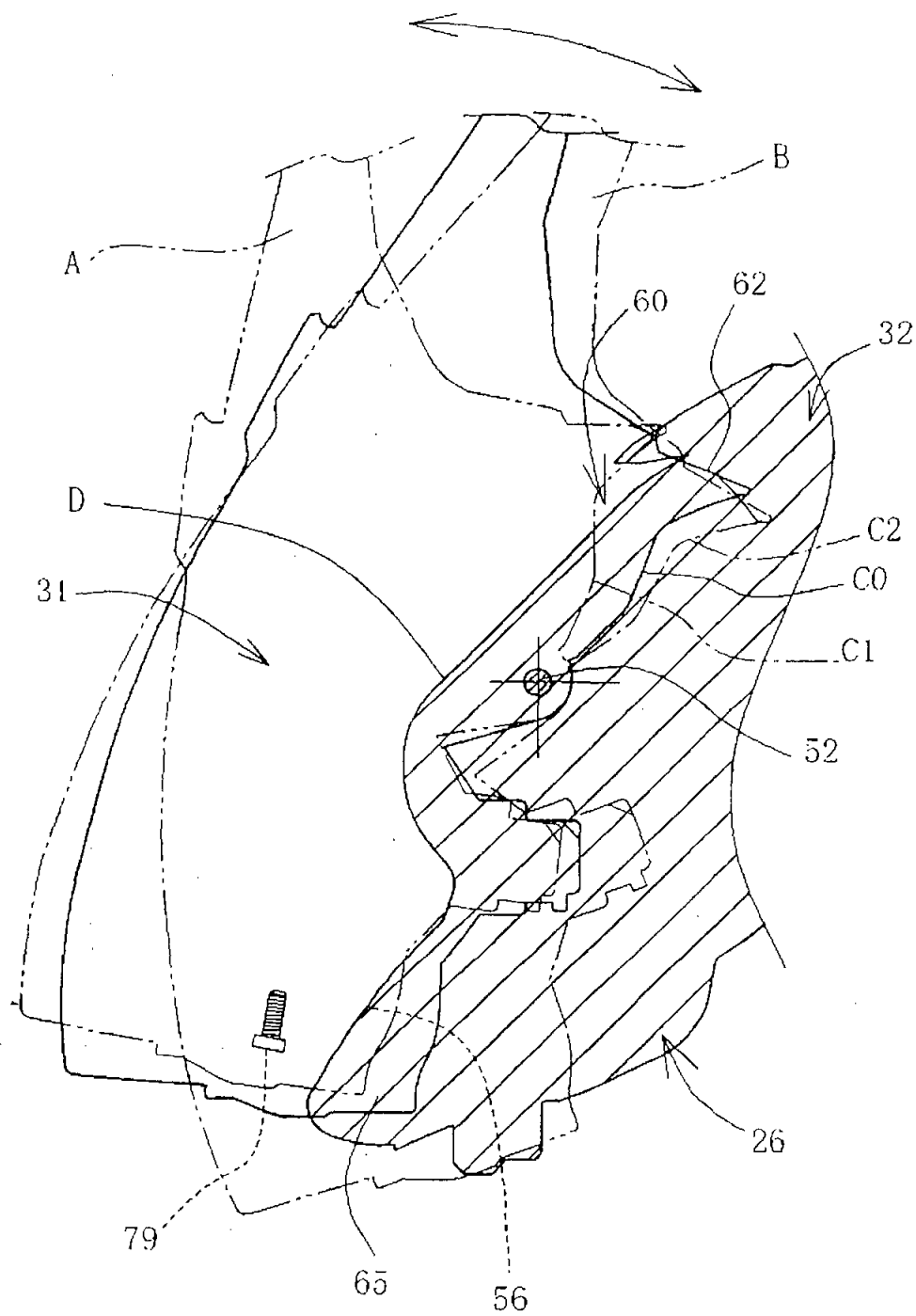
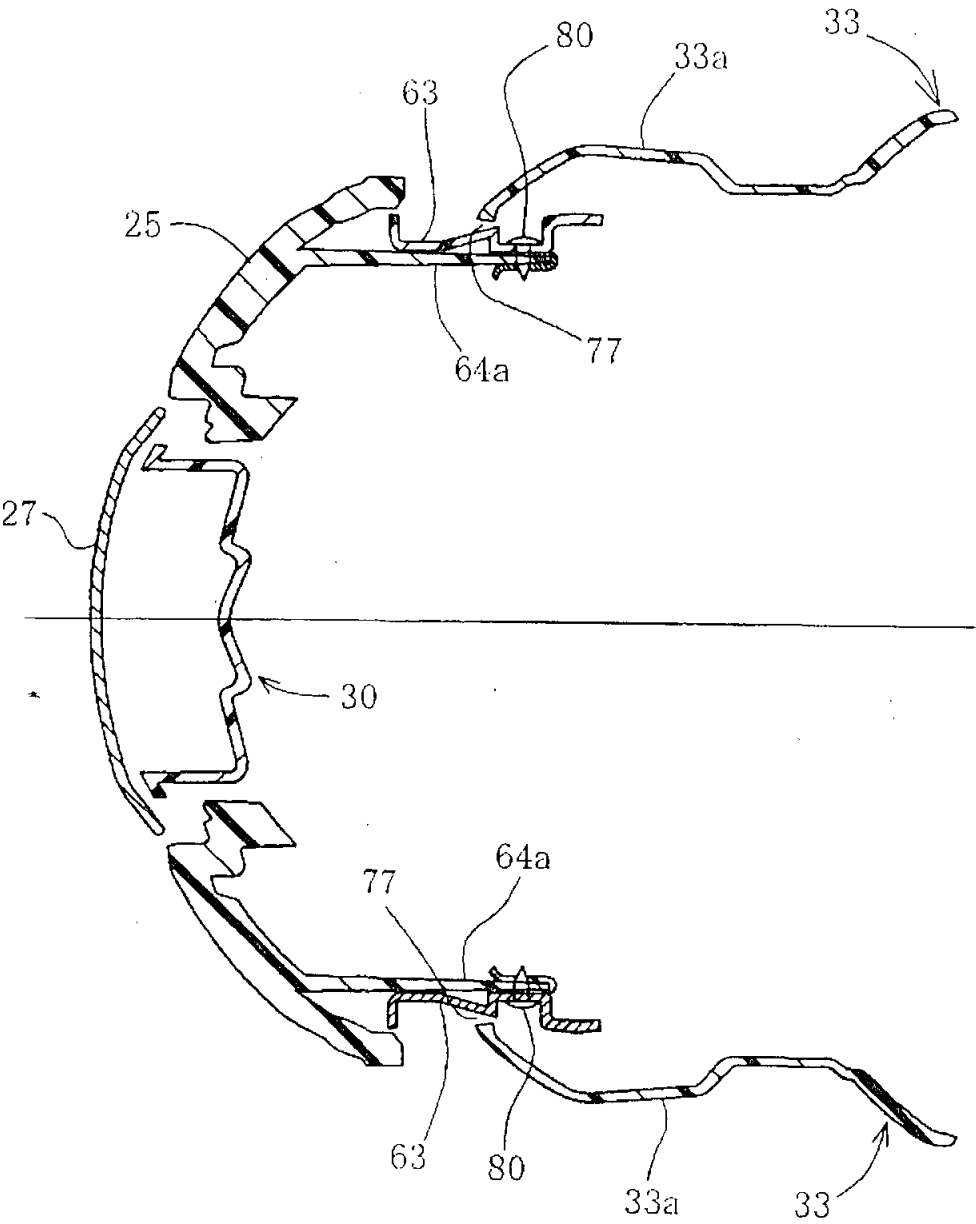


FIG. 9

46



44

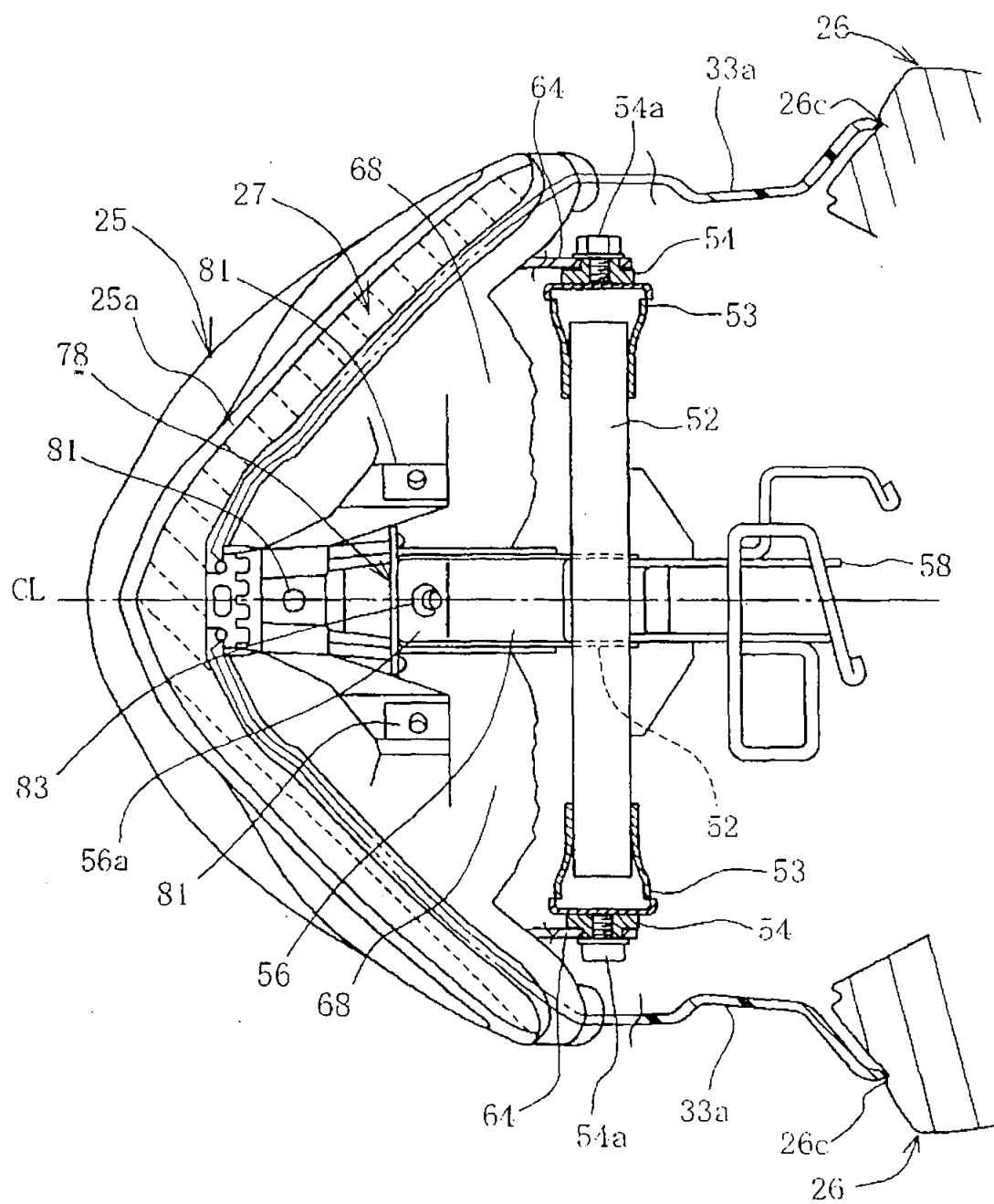


FIG. 11

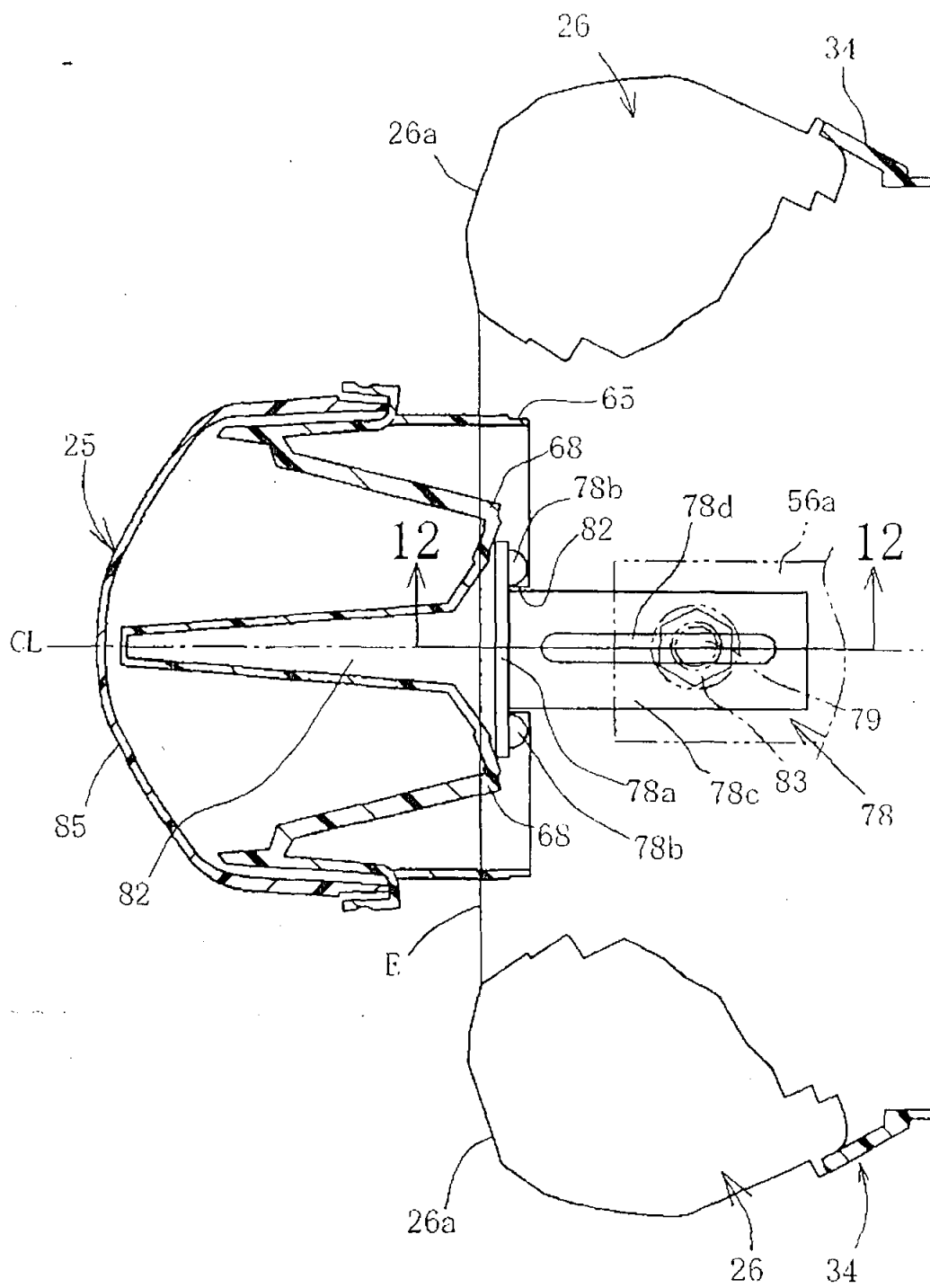
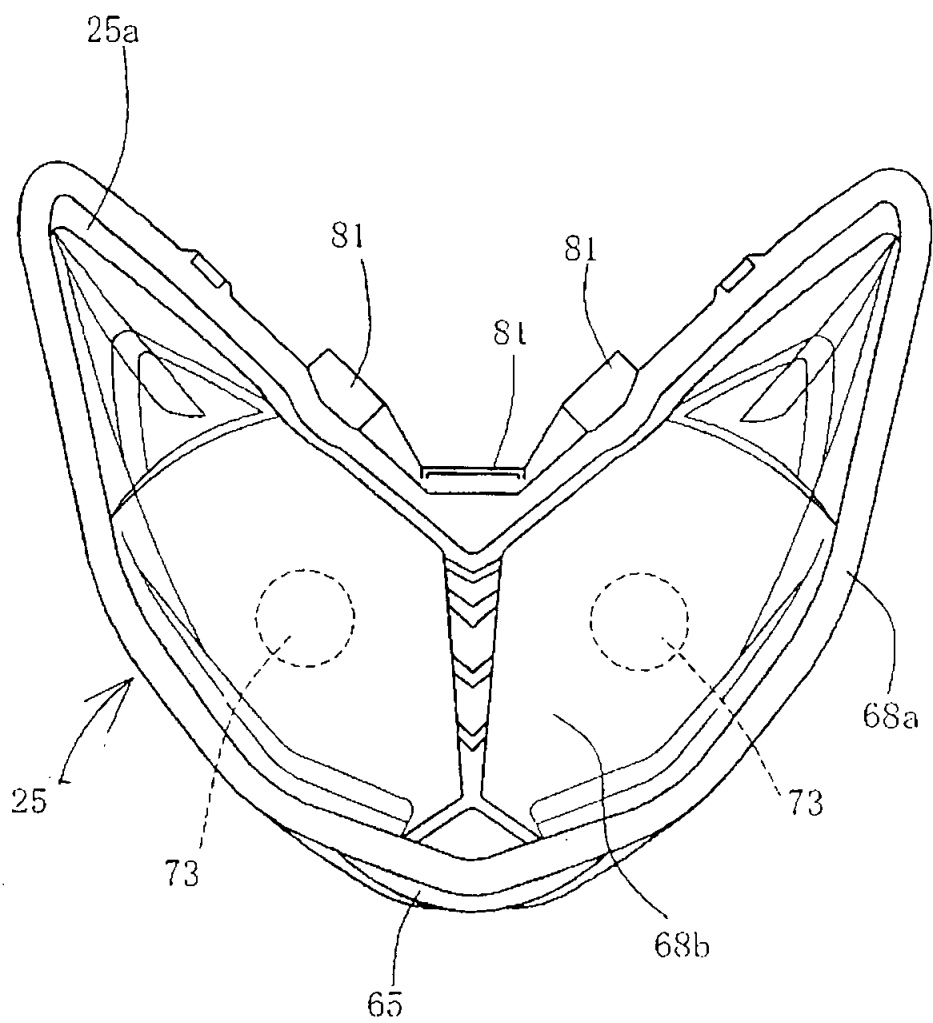


FIG. 13

12



51

FIG. 14

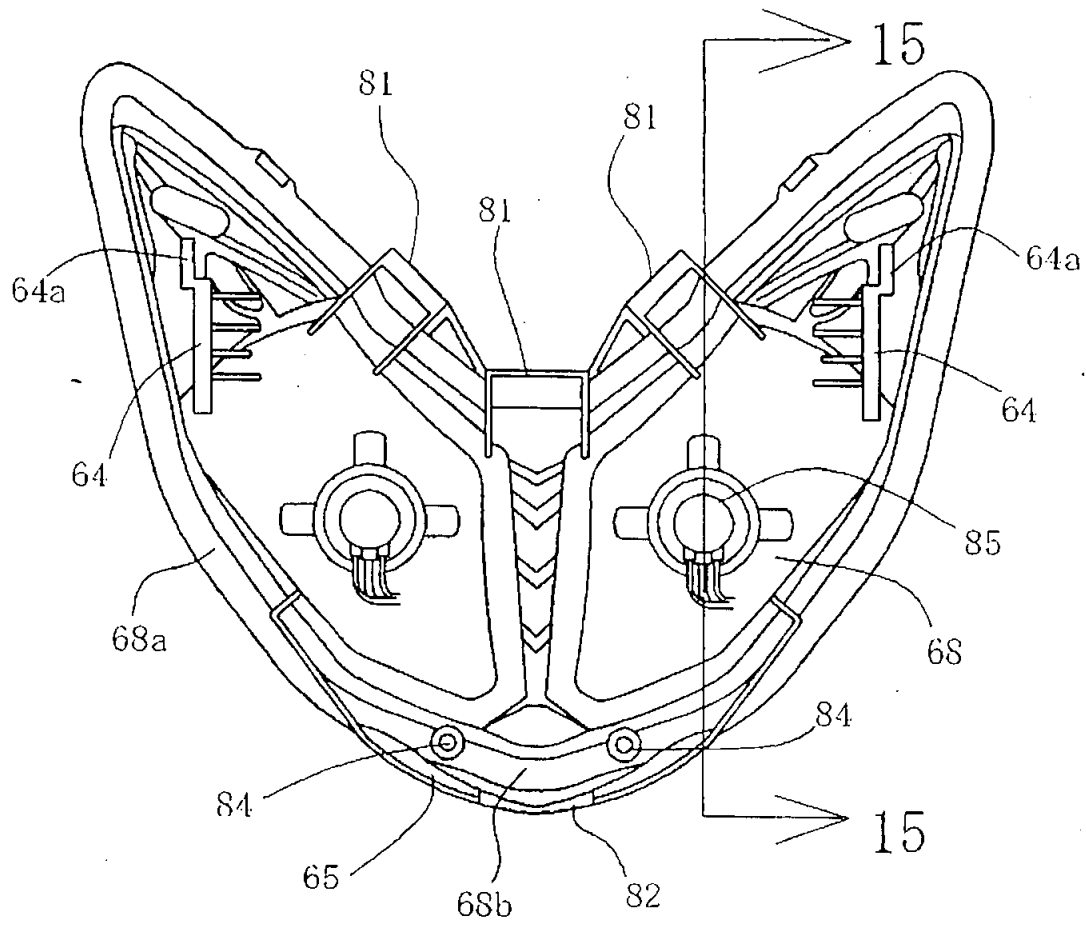


FIG. 15

2

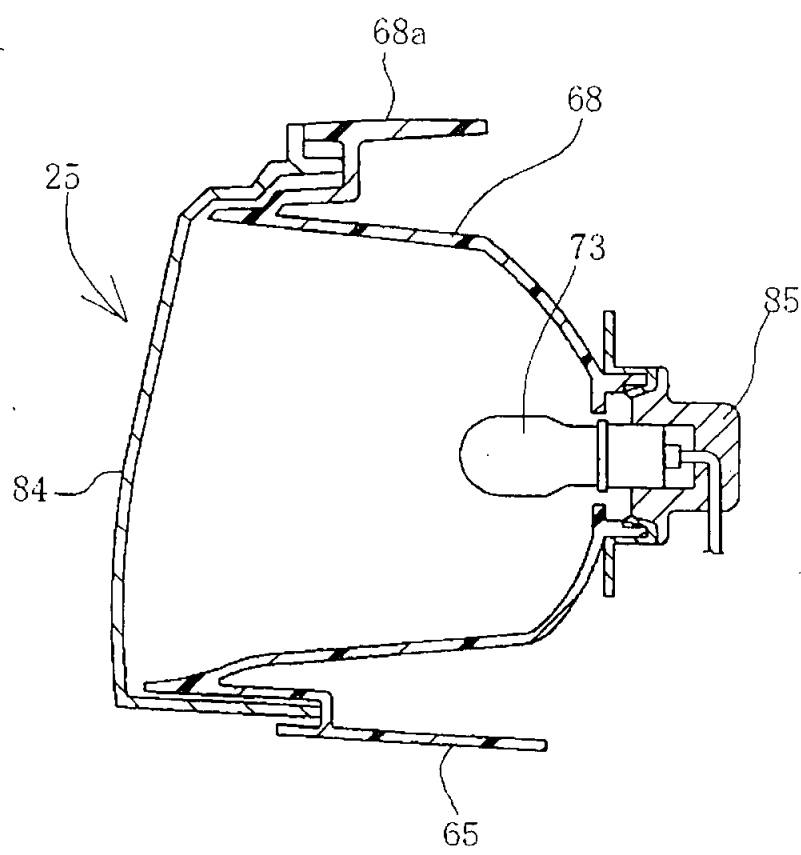


FIG. 16

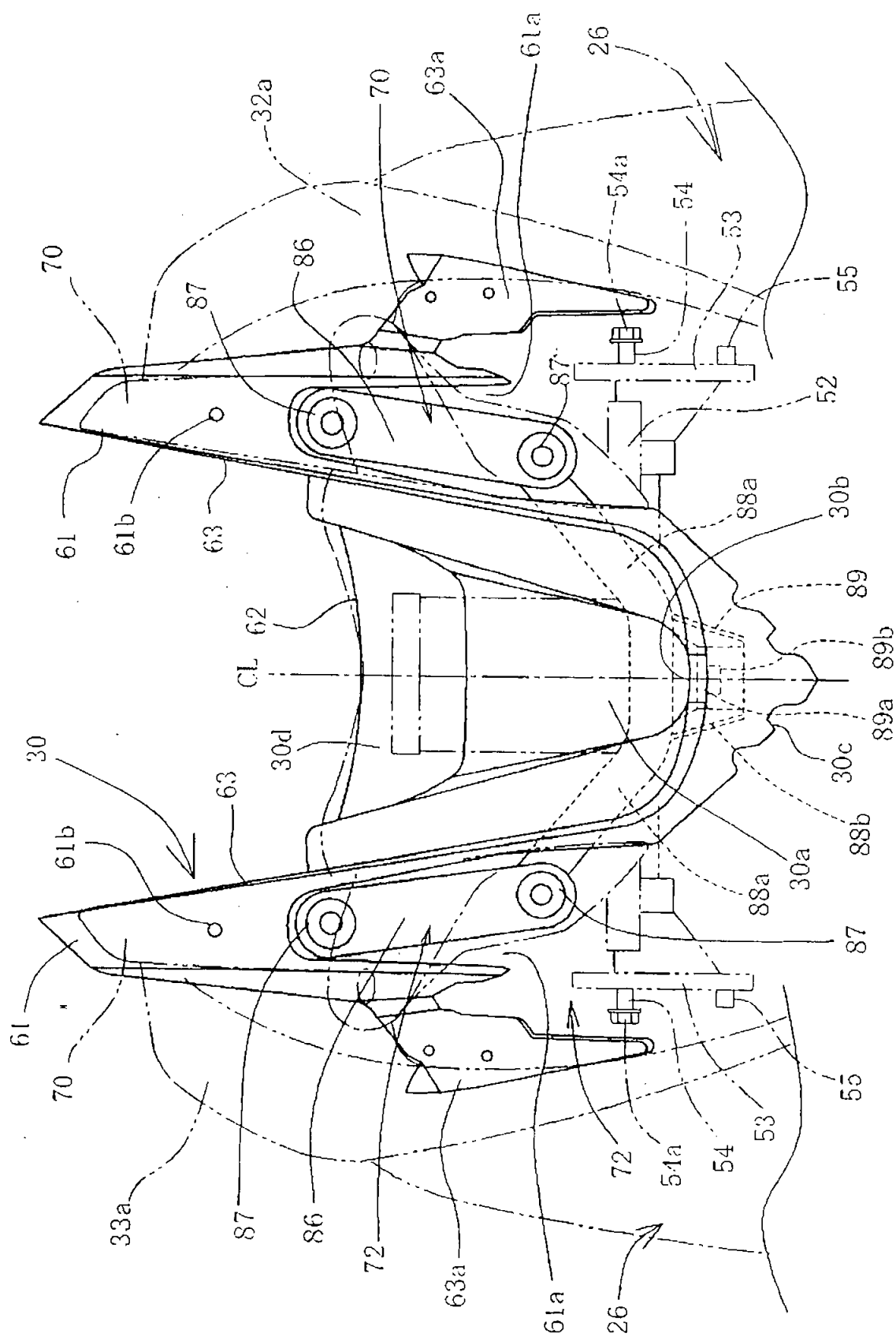


FIG. 18

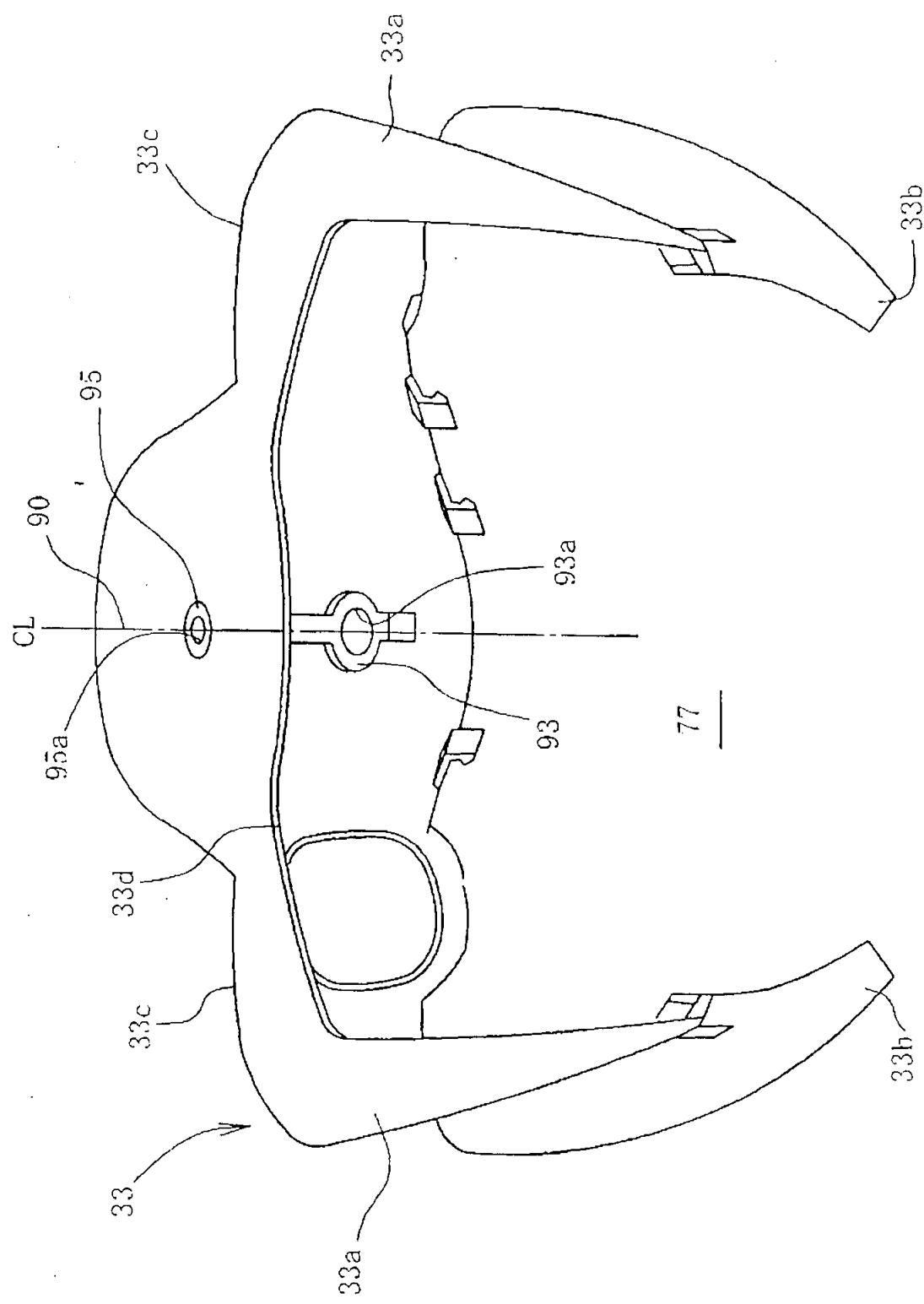
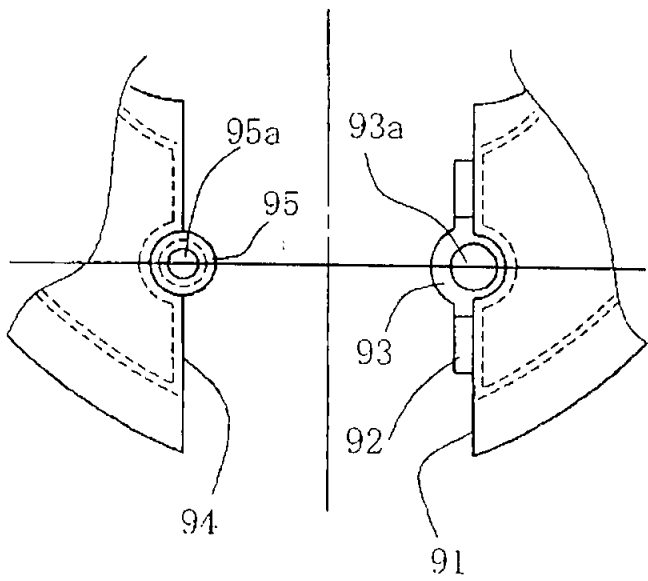


FIG. 19

13



日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2007年12月19日

出願番号
Application Number: 特願2007-327845

パリ条約による外国への出願
に用いる優先権の主張の基礎
となる出願の国コードと出願
番号

The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is

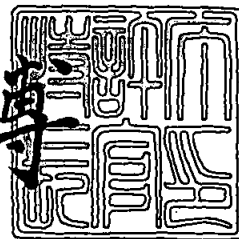
J P 2007-327845

出願人
Applicant(s): 本田技研工業株式会社

2008年 7月 2日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

肥塚 雅博



出証番号 出証特2008-302480

【書類名】 特許願
【整理番号】 H107-3309
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B62J 17/00
【発明者】
【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社 本田技術研究所内
【氏名】 池田 英喜
【発明者】
【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社 本田技術研究所内
【氏名】 富安 健
【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン
ラツカバン・ロムクロワ ロード・209・
ムー 1・ ホンダ アール アンド
ディー サウスイースト アジア カ
ンパニ リミテッド内
【氏名】 ポラデジ ポルアング (PHLADEJ PHOLUANG)
【発明者】
【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社 本田技術研究所内
【氏名】 中野 潤一
【特許出願人】
【識別番号】 000005326
【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社
【代表者】 福井 威夫
【代理人】
【識別番号】 100089509
【弁理士】
【氏名又は名称】 小松 清光
【電話番号】 3984-3456
【手数料の表示】
【納付番号】 4917-0000-0665-6182
【提出物件の目録】
【物件名】 特許請求の範囲 1
【物件名】 明細書 1
【物件名】 図面 1
【物件名】 要約書 1
【包括委任状番号】 9102144

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

車体フレームに光軸の角度調整自在に取付けられるヘッドライトと、このヘッドライトに一体に取付けられるヘッドライトカバーとを備え、少なくとも前記ヘッドライトカバーでヘッドライト廻りを覆うフロントカウルの一部を構成した自動 2 輪車のフロントカウル構造において、

前記ヘッドライトの後方で、ヘッドパイプの左右周囲を覆うように車体フレームに取付けられ、前面に開口部を設けた前部車体カバーを設け、

前記ヘッドライトカバーの背面に後方へ延びる後方延長部を設け、

前記後方延長部を前記前部車体カバーに対して前記開口部から内側へ入り込ませるとともに、

前記ヘッドライトの光軸の角度調整の範囲において、前記後方延長部が前記前部車体カバーと側面視で重なるように構成したことを特徴とする自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【請求項 2】

前記後方延長部は、前記ヘッドライトを上下方向へ回動自在に支持して光軸角度を調整自在にする角度調整軸の上部を覆うように設けられることを特徴とする請求項 1 に記載した自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【請求項 3】

前記ヘッドライトカバーの左右幅は、正面視で前記前部車体カバーの前面開口部よりも大きくなるように形成されることを特徴とする請求項 1 に記載した自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【請求項 4】

前記前部車体カバーは左右分割可能に形成され、この前部車体カバーの内側に前記角度調整軸が配置されることを特徴とする請求項 1 に記載した自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【請求項 5】

前記ヘッドライトカバーの下方に後方へ延びる後方延出リブを一体に設け、この後方延出リブを車体左右に設けられたウインカの間に臨ませ、側面視で前記後方延出リブとウインカとが重なるようにした

ことを特徴とする請求項 1 に記載した自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【請求項 6】

前記後方延長部が前記ヘッドライトカバーと一体に形成されていることを特徴とする請求項 1 に記載した自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【請求項 7】

前記後方延出リブが前記ヘッドライトの背面と一体に形成されていることを特徴とする請求項 5 に記載した自動 2 輪車のフロントカウル構造。

【書類名】明細書

【発明の名称】自動２輪車のフロントカウル構造

【技術分野】

【0001】

この発明は、自動２輪車のヘッドライト廻りを覆って設けられるフロントカウル構造に係り、特にヘッドライトの光軸調整時においてもヘッドライトの後方に側面視で外観される間隙を形成しないようにしたものに関する。

【背景技術】

【0002】

従来の自動２輪車のヘッドライト廻りにおけるフロントカウル構造として、フロントカウルを構成するヘッドライト後方の前部車体カバーと別体にヘッドライトカバーを設け、このヘッドライトカバーをヘッドライトへ取付けたものが知られている。

【特許文献１】特開 2007-186128 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

上記従来技術におけるヘッドライトの光軸調整は、フロントカウルを回動させることでこのフロントカウルと一体にヘッドライトも回動させるようになっているため、光軸調整時に車両側面視でフロントカウルの隙間によりヘッドライトの取付部やハーネス等が露出してしまうので、車両側面視における外観性が低下しないように配慮しなければならない。また、フロントカウルを大きくして隙間を隠そうとすると、ヘッドライトの角度調整時にフロントカウルが車体側の部材、例えば、カウル等と干渉しないようにする必要があるため、角度調整範囲が制限されやすいという課題があった。

【課題を解決するための手段】

【0004】

上記課題を解決するため自動２輪車のフロントカウル構造に係る請求項１の発明は、車体フレームに光軸の角度調整自在に取付けられるヘッドライトと、このヘッドライトに一体に取付けられるヘッドライトカバーとを備え、少なくとも前記ヘッドライトカバーでヘッドライト廻りを覆うフロントカウルの一部を構成した自動２輪車のフロントカウル構造において、

前記ヘッドライトの後方で、ヘッドパイプの左右周囲を覆うように車体フレームに取付けられ、前面に開口部を設けた前部車体カバーを設け、

前記ヘッドライトカバーの背面に後方へ延びる後方延長部を設け、

前記後方延長部を前記前部車体カバーに対して前記開口部から内側へ入り込ませるとともに、

前記ヘッドライトの光軸の角度調整の範囲において、前記後方延長部が前記前部車体カバーと側面視で重なるように構成したことを特徴とする。

【0005】

請求項２の発明は上記請求項１において、前記後方延長部は、前記ヘッドライトを上下方向へ回動自在に支持して光軸角度を調整自在にする角度調整軸の上部を覆うように設けられることを特徴とする。

【0006】

請求項３の発明は上記請求項１において、前記ヘッドライトカバーの左右幅は、正面視で前記前部車体カバーの前面開口部よりも大きくなるように形成されることを特徴とする。

【0007】

請求項４の発明は上記請求項１において、前記前部車体カバーは左右分割可能に形成され、この前部車体カバーの内側に前記角度調整軸が配置されることを特徴とする。

【0008】

請求項 5 の発明は上記請求項 1 において、前記ヘッドライトカバーの背面上部に後方へ延びる後方延出リブを一体に設け、この後方延出リブを車体左右に設けられたウインカの間に臨ませ、側面視で前記後方延出リブとウインカとが重なるようにしたことを特徴とする。

【0009】

請求項 6 の発明は上記請求項 1 において、前記後方延長部が前記ヘッドライトカバーの背面上部と一体に形成されていることを特徴とする。

【0010】

請求項 7 の発明は上記請求項 5 において、前記後方延出リブが前記ヘッドライトの背面下部と一体に形成されていることを特徴とする。

【発明の効果】

【0011】

請求項 1 の発明によれば、ヘッドパイプの周囲を覆うように取付けられた車体カバーの前面の一部を開放させ、この開放部にヘッドライトカバーの背面上部に設けられた後方延長部を車体カバー内へ入り込ませたので、車両側面視においてヘッドライトユニットの後方延長部と車体カバーとをラップさせることができる。したがって、ヘッドライトの光軸調整をするため角度調整を行った場合において、角度調整範囲では常にヘッドライトカバーと前部車体カバーとがラップするので、ヘッドライトカバーと前部車体カバーとの間に側面視で外観される隙間が生じることを防ぐことができる。さらに前部車体カバーは前面を開放させているので、ヘッドライトの角度調整範囲を大きく取ることを可能としながら、ヘッドライトユニットと車体カバーとが干渉することを防ぐことができる。

【0012】

請求項 2 の発明によれば、後方延長部が角度調整軸の上部を覆うので、運転者の視点からも隙間やヘッドライト背面が見えなくなり、より外観性を向上させることができる。さらに、雨天時において、上方からの雨水がヘッドライト背面に侵入するのを防ぐことができる。

【0013】

請求項 3 の発明によれば、正面視でヘッドライトカバーと前部車体カバーとの合わせ部が見えないようになるので外観性が向上する。さらに、走行時の異物やホコリ等が合わせ部から侵入するのを防ぐことができる。

【0014】

請求項 4 の発明によれば、前部車体カバーを左右分割可能に形成したので、この前部車体カバーを外すだけで角度調整軸部のメンテナンスができる。さらに、角度調整軸を前部車体カバー内に配置したので、外部からの異物やホコリ等の侵入を防ぐことができる。

【0015】

請求項 5 の発明によれば、ヘッドライトの角度調整時に、ヘッドライトの下方と車体との間に隙間が生じるのを防ぐことができ、車両側面視における外観性が向上する。さらに、ヘッドライトの下方を後方延出リブが覆うので、タイヤから巻き上げられたホコリや異物からヘッドライトを保護することができる。

【0016】

請求項 6 の発明によれば、ヘッドライトカバーの背面上部へ後方延長部を一体に設けたので、後方延長部を形成する際の自由度を高くすることができる。

【0017】

請求項 7 の発明によれば、後方延出リブをヘッドライトの背面下部へ一体に設けることができるので、後方延出リブの形成が容易になり、部品点数を削減できる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0018】

以下、図面に基づいて一実施例を説明する。図 1 は本実施例に係る自動 2 輪車の側面図

である。前輪 1 及び後輪 2 は車体フレーム 3 に支持されている。前輪 1 を下端で支持する左右一対のフロントフォーク 4 の上部は車体フレーム 3 の前端部に設けられているヘッドパイプ 5 へ回動自在に支持され、フロントフォーク 4 上端のハンドル 6 により操舵される。

【0019】

ヘッドパイプ 5 後方の車体フレーム 3 上には収納ボックス 7 が支持され、その後方にシート 8 が配置され、さらにシート 8 の下方に燃料タンク 9 が配置される。燃料タンク 9 はシートレール 10 上に支持され、シート 8 は燃料タンク 9 の上面にヒンジで回動自在に取付けられ、シート 8 を上方へ回動させて開くと、給油キャップが露出し、ここから燃料タンク 9 に対して給油ができる。シート 8 を後方へ回動して閉じると燃料タンク 9 の上方を覆う。シート 8 の後端部にはグラブレール 11 が配置され、シートレール 10 の後端へ支持されている。

【0020】

前輪 1 と後輪 2 の中間部には、水冷式エンジン 12 が配置されて車体フレーム 3 に支持される。エンジン 12 はその前方かつ斜め上方に配置されたラジエタ 13 により冷却される。ラジエタ 13 はヘッドパイプ 5 の近傍かつ前輪 1 の後方かつ斜め上方に配置されて車体フレーム 3 の下方に支持される。エンジン 12 のシリンダ 12a は前方をシリンダカバー 12b で覆われる。シリンダ 12a はクランクケース 12c の前部上方に前傾して設けられる。

【0021】

エンジン 12 のシリンダ 12a は、後方の気化器 14 を介して燃料タンク 9 下方に配置されたエアクリーナ 15 から吸気し、シリンダ 12a の前方へ延出する排気管 16 から排気される。排気管 16 はシリンダ 12a の前方からクランクケース 12c の下方へ回り込み、後方へ延びて後輪 2 の側方に配置されたマフラー 17 へ接続する。マフラー 17 の前方には触媒を内蔵するヒートチューブ 18 が介在され、その上方はガードワイヤ 19 で覆われている。

【0022】

車体フレーム 3 の後部には、リヤスイングアーム 20 の前端が上下へ揺動自在に軸着され、その中間部とシートレール 10 の間にリヤクッション 21 が上下方向へ向けて配置される。リヤスイングアーム 20 の後端には後輪 2 が回轉自在に支持されている。後輪 2 はドリブンスプロケット 22 を備え、ドライブスプロケット 23 間に掛け渡されたチェーン 24 によりチェーン駆動される。

【0023】

符号 25 はヘッドライト、26 はフロントウインカ、27 はスクリーン、28 はメータ、29 はテールランプである。フロントウインカ 26 はヘッドライト 25 の後方かつヘッドパイプ 5 の両側に左右一対で配置され、車体カバーに支持される。テールランプ 29 はグラブレール 11 下方に配置され、シートレール 10 の後端部に支持される。

【0024】

ヘッドライト 25 はヘッドパイプ 5 の前方に配置されてヘッドパイプ 5 へ支持され、その上方にスクリーン 27 が設けられ、ヘッドライト 25 及びスクリーン 27 の背面側にヘッドライトカバー 30 が取付けられる。ヘッドライト 25、スクリーン 27 及びヘッドライトカバー 30 は一体となってヘッドライトユニット 31 をなす。また、スクリーン 27 及びヘッドライトカバー 30 は、車体カバーの一部としてヘッドライト周りを覆うフロントカウルを構成する。このフロントカウル及び後述の車体カバーは樹脂製である。

【0025】

ヘッドライトユニット 31 の後方で車体を覆う車体カバーは、ハンドル 6 の周囲及びメータ 28 を覆うハンドルカバー 32、その下方でフロントウインカ 26 との間を覆うアッパーカウル 33、ラジエタ 13 及び収納ボックス 7 の側方を覆ってラジエタシュラウドを

兼ねるサイドカウル 34、このサイドカウル 34 に設けられた側面開口を着脱自在に覆うフロントサイドカバー 35、フロントウインカ 26 の後方かつアッパーカウル 33 とサイドカウル 34 の間を覆うセンターカバー 36、センターカバー 36 に設けられて収納ボックス 7 の上方を開閉自在に覆うボックスリッド 37、サイドカウル 34 の後方側にて車体左右を覆うサイドカバー 38 を備える。アッパーカウル 33 は本願発明における前部車体カバーに相当する。

【0026】

図 2 は車体フレーム 3 の側面図である。車体フレーム 3 は前端側のヘッドパイプ 5 から左右へ拡開しながら斜め下がり後方へ延びる一対のメインフレーム 40 と、その後端部に溶接されて斜め上がりに後方へ延びる左右一対のシートレール 10 と、メインフレーム 40 の後端からさらに下方側へ屈曲して斜め下がり後方へ延びる左右一対のセンターフレーム 41 と、センターフレーム 41 及びシートレール 10 の各後端部間を斜めに連結するリヤフレーム 42 を有する。

【0027】

メインフレーム 40 には、前端部とヘッドパイプ 5 の間に溶接されるガセット 43、ステア 44、45、エンジンを支持するためのエンジンハンガ 46 が設けられている。シートレール 10 には、前部側に燃料タンクを支持するステア 47 が設けられ、後端部にグラブレールを支持するステア 48 が設けられている。センターフレーム 41 には、シートレール 10 の前端を軸着するピボット軸（図示省略）を通すためのピボットパイプ 41a が設けられる。リヤフレーム 42 の下端には、エンジンハンガ 49 等が設けられている。

【0028】

図 3 はヘッドパイプ 5 の前部に設けられるブラケット類（図 2 では図示省略）を示し、ヘッドパイプ 5 の前面下部に斜め上がりに前方へ突出するステア 50 を設け、その前端に斜め上がりに前方へ傾斜する上下方向のステア 51 を支持する。ステア 51 の上端には、車幅方向（左右方向）へ水平に配置された角度調整軸であるエイミング軸 52 の中央が支持され、両端側は左右方向へ延び、各先端にブラケット 53 が取付けられている。54 はヘッドライトの取付用ナットであり、エイミング軸 52 の延長上に設けられる。55 はフロントウインカ取付用のナットである。

【0029】

ステア 51 の下部前面には前方斜め下がり延出するステア 56 が設けられ、その下端部にてヘッドライトの下部を前後調節可能に支持する。ステア 51 の下端部には支持ワイヤ 57 の中間部が支持される。支持ワイヤ 57 は左右へ延出し、各先端側は斜め下方かつ後方へ曲がり、先端にブラケット 58 が設けられている。このブラケット 58 には通し穴 58a が設けられ、ここにサイドカウルの前端部が防振支持される。

【0030】

次に、ヘッドライト廻りの構造について説明する。図 4 はヘッドライト廻り部分の側面拡大図、図 5 は正面図、図 6 は平面図、図 7 は構成各部に分解してそれぞれの側面を示す図である。これらの図において、ヘッドライト 25 の上端縁に沿ってスクリーン 27 が重ねられ、かつスクリーン 27 の背面及びヘッドライト 25 の背面上部にかけてヘッドライトカバー 30 が設けられている。

【0031】

ヘッドライトカバー 30 は、スクリーン 27 及びヘッドライト 25 と後方に設けられるカバーであり、スクリーン 27 及びヘッドライト 25 と後方のアッパーカウル 33 との間隙を覆う後方延長部 60 を有する。後方延長部 60 は前面部 61 から後方へ長く一体に延出する天井部 62 及び側壁 63 を備え、後方延長部 60 の後端側の一部がアッパーカウル 33 の前部内側へ入り込んでいる。ヘッドライトカバー 30 の前面部 61 はスクリーン 27 及びヘッドライト 25 の各背面へ取付けられる。

【0032】

ヘッドライト 25 の背面上部に後方へ一体に延出する突部 64, 64a が設けられ、突部 64a に後方延長部 60 の側壁 63 が結合され、突部 64 はブラケット 53 のボス 54 へ重ねられボルト 54a で締結することによりエイミング軸 52 へ取付けられる (図 7)

。突部 64a, 64 は一体に形成されるが、車幅方向へ段違い状をなしてずれることにより、一体のリブ状部材としてその上下に形成されている。

エイミング軸 52 は後方延長部 60 の内側に配置され、さらに左右をアッパーカウル 33 で囲まれ、上方は天井部 62 に覆われて運転者から視認されないように覆われる。

ヘッドライト 25 の背面下部にも後方へ延出する後方延出リブ 65 が設けられ、その後部はフロントウインカ 26 の前部内側へ入り込んで重なっている。

【0033】

アッパーカウル 33 は本願発明の前部車体カバーに相当し、腕部 33a の下側縁部がフロントウインカ 26 の上縁部 26a と重なり、かつ腕部 33a のうちヘッドライト 25 の背面近傍に位置する前端部 33b がそのボスにてボルト 66 により、フロントウインカ 26 と一体に形成された取付突部 67 の外側に重なって着脱自在に取付けられ、ボルト 66 及び他のネジ止め部を外すことにより、アッパーカウル 33 のみを取り外すことができるようになっている (図 7)。取付突部 67 はフロントウインカ 26 の上縁部から上方へ突出し、ブラケット 53 のナット 55 (図 3) へボルト 55a (図 7) で取付けられる。

【0034】

図 4 に明らかなように、側面視ではヘッドライト 25 の背面とアッパーカウル 33 及びフロントウインカ 26 の各前部との間隙は、ヘッドライトカバー 30 及び後方延出リブ 65 並びにヘッドライト 25 の背面へ突出する後部ハウジング 68 により閉塞され、側面視で外観される間隙は生じないようにになっている。後部ハウジング 68 は、取付突部 67 の内側へ重なる位置まで後方へ突出している。

図 4 の拡大部に断面で示すように、アッパーカウル 33 は前縁部 33d で縁取られた前面開口部 77 で前方へ開放され、この前面開口部 77 から後方延長部 60 を構成する天井部 62 の後部側がアッパーカウル 33 の内側へ入り込み、天井部 62 の後端 62a は前縁部 33d よりも後方に位置する。

また、前面開口部 77 の前方は天井部 62 が上方へ傾斜して延び、前面開口部 77 を正面視方向にて閉じている。

【0035】

図 5 に示すように、正面視でヘッドライトカバー 30 はアッパーカウル 33 の前面開口部 77 よりも大きくなっており、ヘッドライトカバー 30 とアッパーカウル 33 との合わせ部の隙間が見えないようになっている。特にヘッドライトカバー 30 の左右幅は、正面視でアッパーカウル 33 の前面開口部よりも大きくなるように左右へ張り出している。このようにすると、正面視でヘッドライトカバー 30 とアッパーカウル 33 との合わせ部が見えないようになるので外観性が向上する。さらに、走行時の異物やホコリ等が合わせ部から侵入するのを防ぐことができる。

【0036】

前面開口部 77 は、アッパーカウル 33 の前縁部 33d に囲まれており、前面開口部 77 の輪郭を示すラインは、前縁部 33d に沿うものであり、図上部の符号 33d で示す部分から図中の符号 ABCD で示す部分を経て前端部 33b へ接続している。前面開口部 77 の上部はヘッドライトカバー 30 における天井部 62 の後端より高く、左右は側壁 63 より外側となるほぼヘッドライト 25 の横幅に近い幅広になっている。このように大きく前面を開放された前面開口部 77 を設けることにより、ヘッドライトカバー 30 の後方延長部 60 をアッパーカウル 33 の内側へ収容でき、かつこの収容状態で、エイミング調整時にヘッドライトカバー 30 が前後へ揺動することを許容できる。

【0037】

ヘッドライト 25 は正面視で略 V 字状をなす 2 灯式であり、ヘッドライト 25 の上端縁に形成された段差部 25a に、スクリーン 27 の略 V 字状をなす下端部 69 が外側から重

なっている。

スクリーン 27 の表面左右には、上下方向へ略平行する樹脂製の装飾部材であるバイザーカバー 70 が重ねられ、バイザーカバー 70 の下端部に前方からねじ込まれたスクリュー 71 にてスクリーン 27 とバイザーステー 72 (図 4) へ共締めされている。なお、バイザーカバー 70 の上部は、スクリーン 27 の裏面側からスクリュー 71 で止められている (図 7)。

【0038】

ヘッドライト 25 の左右には、バルブ 73 が左右一対で設けられている。各フロントウインカ 26 はヘッドライト 25 の左右に位置して、上部側がヘッドライト 25 の左右両側部内側へ入り込んで重なり、同時に、ポジションランプ 74 及びウインカランプ 75 が上下に配置され、これらは正面視でヘッドライト 25 の左右外方へ出て視認できるようになっている。

【0039】

フロントウインカ 26 の前端部 26b は、ヘッドライト 25 の下部における車幅方向中間部程度の位置にあり、左右の前端部 26b 間は空間をなし、この空間内にヘッドライト 25 の下部中央が下方へ突出している。

アッパーカウル 33 の左右に前方へ延出する腕部 33a はスクリーン 27 及びヘッドライト 25 の左右両側縁部をフロントウインカ 26 の上方にて回り込み、前端側はヘッドライト 25 の内側へ入り込んでいる。

【0040】

図 6 において、アッパーカウル 33 は左右分割式であり、車体中心 CL にて左右から接合され、前後 2 ケ所でファスナー 76a 及びスクリュー 76b にて結合同体化される。この接合部を含む上面は略平坦部 33c をなす。略平坦部 33c の前縁部 33d は左右の腕部 33a と共に大きな前面開口部 77 を形成する。この前面開口部 77 の幅は大きく、ヘッドライトカバー 30 の後方延長部 60 が嵌合する程度になっている。天井部 62 の後端は、前縁部 33d と後端 62a の幅だけ、略平坦部 33c の下側へ入り込んで重なっている。

したがって、平面視ではスクリーン 27 とアッパーカウル 33 の前縁部 33d との間隙は天井部 62 で閉じられる。また、側壁 63 の一部は前面部 61 より外方へ張り出す側壁後部 63a をなし、前面開口部 77 を覆っている。

【0041】

図 8 はヘッドライト 25 のエイミング調整機構を概略的に示す側断面図である。ヘッドライトユニット 31 はエイミング軸 52 で回動自在にヘッドパイプ 5 側へ支持されるとともに、ヘッドライトユニット 31 の下端部に設けられたガイドプレート (後述) が、ステー 56 の下端部に対してアジャストボルト 79 により、前後方向へ調整移動自在に設けられ (図 7)、アジャストボルト 79 を締め付けると、ヘッドライトユニット 31 の回動位置が固定され、光軸の角度が固定される。

逆に、アジャストボルト 79 を緩めるとステー 56 に対してガイドプレートが自由に前後方向へ移動できるようになるため、ヘッドライトユニット 31 はエイミング軸 52 を中心にして光軸を上下方向へ回動自在となつて、光軸の角度を自由に調整できる。

【0042】

図中の仮想線 A は、ヘッドライトユニット 31 を最も立てたとき、すなわち光軸の角度 (水平線に対する仰角) が最小となる状態を示す。実線は標準位置であり、完成車状態で法令に適合する光軸の角度をなす。仮想線 B は、逆にヘッドライトユニット 31 を最も後傾させて光軸の角度を最大にした状態である。

ヘッドライトユニット 31 はエイミング調整機構により、仮想線 A から B の範囲で光軸を調整できる。また、光軸調整は、左右のフロントウインカ 26 の間で、ヘッドライト 25 の下方の空間から手を入れてアジャストボルト 79 を操作することにより、容易に行うことができる。

【0043】

さらに、ヘッドライトユニット31の背面側における側面視における輪郭線Cのエイミング調整時における回動軌跡（C0は標準時、C1はAの最小時、C2は部の最大時）が示すように、車体へ固定されて不動であるアップーカウル33及びフロントウインカ26の側面視前端側の輪郭線Dと重なる位置にあり、エイミング調整中に側面視背面側の輪郭線Cが輪郭線Dより前方へ外れることはないから、ヘッドライトユニット31の背面側と輪郭線Dの間に間隙を形成することがなく、エイミング調整時におけるヘッドライトユニット31の背面側間隙が側面視外観にて生じないようにしており、外観を良好に保つことができる。側面視の輪郭線Cを形成する要素は、ヘッドライトカバー30及びヘッドライト25の背面側部分であり、特に、上側は天井部62及び下側の後方延出リブ65による効果が大きい。

【0044】

図9は図4における9-9線断面である。ヘッドライト25の左右両側部には後方へ突出する突部64aが一体に形成され、その後端部にヘッドライトカバー30における側壁63の後部が外側に重ねられ、外方からタッピングスクリュー80で結合一体化される。側壁63はヘッドライト25と腕部33aの各内側に位置して、ヘッドライト25と腕部33aの間隙を閉じている。

【0045】

図10は、図4における10-10線断面図である。ヘッドライト25の背面左右両側には、突部64が後方へ一体に突出形成され、その各後端部がエイミング軸52の軸方向両端へボルト54aにて回動自在に取付けられている。ボルト54aはエイミング軸52と同心であり、ヘッドライト25はエイミング軸52の軸心線を中心にしてボス54の回りに回動自在である。エイミング軸52の軸方向におけるヘッドライト25とフロントウインカ26の間隙は、腕部33aで閉じられる。腕部33aはフロントウインカ26の段部26cに重なって位置決めされている。

【0046】

エイミング軸52から下方（図では前方）へ延びるステー56の前端部は後部ハウジング68に設けられたガイドプレート78と結合される。図中の符号81は、ヘッドライトカバー30及びバイザーステー72の取付座部であり、中央部における取付座部81の前方には凹凸形状部が設けられ、ここにスクリーン27の中央最下端に形成された内側へ屈曲する係合端（図示せず）が差し込み係合されるようになっている。

【0047】

図11は図4の11-11線断面であり、ヘッドライト25の下部から後方へ延出する後方延出リブ65は左右の上縁部26aを結んだ線Eよりも後方へ入り込んで、ヘッドライト25とフロントウインカ26の上縁部26a間の側面視における間隙を閉じている。後方延出リブ65はヘッドライト25の後部ハウジング68と一体に形成されて後方へ延出し、車幅方向へ広がって設けられ、その車体中心CLに沿って溝部82が形成され、この溝部82の上にガイドプレート78が配置されている。溝82はヘッドライト25の光軸調整時における図の前後方向に対する移動を可能にする。

【0048】

図10の12-12線断面である図12に示すように、ガイドプレート78は前端の立壁部78aがヘッドライト25へビス78bで取付けられており、立壁部78aから後方へアール状に長く延びる部分はガイド部78cをなし、ここに車体中心CL（図10）方向へ長い長溝状のガイド溝78dが形成されている。

【0049】

一方、ステー56の下端部は前方へ屈曲して延出する受け部56aをなし、ここに通し穴56bとウエルドナット83が同心で設けられている。この受け部56aをガイド部78cの上に重ね、下方からアジャストボルト79をガイド溝78d及び通し穴56bへ通してウエルドナット83に締結すると、ガイドプレート78が前後方向へ調節移動自在に受け部56aへ結合される。

【0050】

図13はヘッドライト25の正面図、図14はその平面図、図15は図14の15-15線断面図である。これらの図において、後部ハウジング68はハウジング周縁部68aと一体に形成され、このハウジング周縁部68aにレンズ68bの周囲が嵌合されている(図15)。

【0051】

図14に明らかなように、ハウジング周縁部68aの背面下部には後方延出リブ65が下方に凸をなす湾曲形状で形成され、かつ上方が開放され、後方延出リブ65の内側上方にエイミング調整機構を配置するとともに、下方及び斜め下方からの泥や水等を遮断できるようにになっている。

後方延出リブ65より上方かつヘッドライト25の背面中央下端の段部にはボス84が形成され、ここにガイドプレート78の立壁部78aがピス止めされるようになっている。後方延出リブ65の左右両端は、後部ハウジング68のソケット部85近傍の高さまで達している。

【0052】

図16はヘッドライトカバー30の正面視にバイザーステア72を合わせて示す図である。ヘッドライトカバー30は左右に角状に上方へ突出する前面部61を備え、各前面部61の下部には切り欠き61aが形成されている。

この切り欠き61a内にはバイザーステア72の支持プレート86が臨んでいる。支持プレート86は切り欠き61a内へ入る上下方向へ細長い板状部材であり、その上下に筒状をなすナット87が前方へ突出して固定されている。前面部61の上部には通し穴61bが形成されている。

【0053】

前面部61はスクリーンを当接支持する部分であり、スクリーンの背面を前面部61の上に重ね、スクリーンの前面側からスクリュウ71(図17)でナット87へネジ止めする。上下のスクリュウ71のうち上側はラバーを介して防振取付けするようになっている。前面部61の上端部には通し穴61bが設けられ、この通し穴61bに裏側からタッピングスクリュウを通してスクリーンをネジ止めするようになっている(図7参照)。

【0054】

図16に明らかなように、左右の前面部61の内側部分には、左右の側壁63と連続する底部30aが設けられ、この底部30aは前方へ向かって階段状に低くなる略平坦状部であり、その先端部にボス30bが形成されている。ボス30bより前方の先端縁部30cは凹凸状をなしスクリーンの中央下部に係止するようになっている。

底部30aの後部は背面壁30dに連続し、左右の側壁63間は背面壁30dで閉じられている。背面壁30dの上部は天井部62に連続する。

天井部62は後方へ延出し後端部が略波状をなすとともに、左右は前面部61の外側へ張り出す側壁後部63aをなす。

【0055】

バイザーステア72は、斜めアーム部88a、横置きアーム部88b及びステア89を備え、上方へ拡開して延びる左右の斜めアーム部88aの各上端にて左右の支持プレート86を支持し、各斜めアーム部88aの下端を車幅方向へ水平に配置された横置きアーム部88bに連結する。この横置きアーム部88bの下部中央にステア89の後端部が溶接されている。

支持プレート86が切り欠き61aに臨むことにより、ナット87の先端面を前面部61と略面一に配置できるにもかかわらず、斜めアーム部88aを切り欠き61a内へ入れて、横置きアーム部88bを底部30aの下方へ配置できる。

【0056】

図17はバイザーステア72とヘッドライトカバー30の各側面視における位置関係を示す図である。横置きアーム部88bは前方へ曲がって延び、その下面に設けられたステア89はさらに前方へ延び、しかも先端部89aが上方へ折れ曲がって階段状をなすこと

により、底部 30 a の下面に当接し、ボス 30 b とナット 89 b が一致する。
そこで、ナット 89 b を底部 30 a と共に取付座部 81 (図 10) の上に重ね、ナット 89 b を取付座部 81 と一致させ、ボス 30 b の上からボルトを締め付けると、ボス 30 b 及び取付座部 81 を通過したボルトがナット 89 b へ締結されるので、取付座部 81 及びボス 30 b 側にナットを設けることなく、ヘッドライトカバー 30、ヘッドライト 25 及びバイザーステー 72 の 3 部材を共締めできる。

【0057】

図 18 はアップパーカウル 33 の正面図であり、アップパーカウル 33 は左右の腕部 33 a と略平坦部 33 b とで上部と左右を囲まれ、下方及び前後方へ開放された大きな前面開口部 77 をなす。アップパーカウル 33 は車体中心 CL に沿う接合部 90 にてビス 76 (図 6) で結合される。95 は結合部である。

【0058】

図 19 は左右の略平坦部 33 b の結合構造を説明する図であり、一方の略平坦部 33 b には接合縁 91 に沿って一段低い段部 92 が形成され、ここに座部 93 が形成される。座部 93 は段部 92 と同じく表面より一段低く形成され、通し穴 93 a とその周囲のリング状部からなる。

【0059】

一方の略平坦部 33 b の接合縁 94 は、段部 92 へ重なるとき、段部 92 側の略平坦部 33 b と面一になるよう、下面側を薄肉に形成され、かつ座部 93 に嵌合する結合部 95 が形成され、ここに通し穴 95 a が形成される。

通し穴 95 a は通し穴 93 a と同心でかつより小径となっており、ここにビス 76 を通して結合される。結合部 95 は図 6 にてビス 76 で示すように前後に 2 ケ所設けられ、後方側の結合部はビス 76 にて、センターカバー 36 へ共締めされる。

【0060】

したがって、この通し穴 95 a へ通した前後のビス 76 を取り外し、かつ腕部 33 a の前端をフロントウインカ 26 の取付突部 67 へ取付けているボルト 66 を取り外すと、左右の略平坦部 33 b を別々に取り外すことができ、このとき、フロントウインカ 26 やヘッドライトカバー 30 等に何ら影響することなく、アップパーカウル 33 を単独で着脱できる。エイミング軸 52 のメンテナンスやフロントウインカ 26 のメンテナンスができる。特にフロントウインカ 26 はバルブが横向きに設けられて車体内方から着脱するようになっているので、バルブ交換が容易になる。

【0061】

次に、本実施例の作用を説明する。ヘッドライト 25 の光軸調整をするには、図 8 に示すように、ヘッドライト 25 の下方からアジャストボルト 79 を緩めることにより、ヘッドライト 25 をエイミング軸 52 を中心にして上下方向へ回動させ、所定の光軸角度になったとき、アジャストボルト 79 を締め付ければヘッドライト 25 が固定され、光軸調整が完了する。

【0062】

このとき、ヘッドライト 25 の回動とともに、ヘッドライトユニット 31 全体が回動するが、アップパーカウル 33 の前面の一部を開放させて前面開口部 77 とし、この開放部にヘッドライトカバー 30 の背面上部に設けられた後方延長部 60 をアップパーカウル 33 内へ入り込ませたので、車両側面視においてヘッドライトカバー 30 の後方延長部 60 とアップパーカウル 33 とをラップさせることができる。

【0063】

したがって、ヘッドライト 25 の光軸調整をするため角度調整を行った場合において、角度調整範囲では常にヘッドライトカバー 30 と前部車体カバーをなすアップパーカウル 33 とがラップするので、ヘッドライトユニット 31 とアップパーカウル 33 との間に側面視で外観される隙間が生じることを防ぐことができる。

さらに、アップパーカウル 33 は前面を開放させているので、ヘッドライト 25 の角度調整範囲を大きく取ることを可能としながら、ヘッドライトユニット 31 とアップパーカウル 3

3 とが干渉することを防ぐことができる。

【0064】

また、後方延長部 60 の天井部 62 がエイミング軸 52 の上部を覆うので、運転者の視点からも隙間やヘッドライト背面が見えなくなり、より外観性を向上させることができる。さらに、雨天時において、上方からの雨水がヘッドライト背面に侵入するのを防ぐことができる。

【0065】

また、図 5 に示すように、正面視でヘッドライトユニット 31 とアッパーカウル 33 との合わせ部の隙間が見えないようになるので外観性が向上する。さらに、走行時の異物やホコリ等が合わせ部から侵入するのを防ぐことができる。

【0066】

さらに、図 18 及び 19 に示すように、アッパーカウル 33 を左右分割可能に形成したので、図 4 において、このアッパーカウル 33 を外すだけで、エイミング軸 52 及びその回りについて容易にメンテナンスできる。さらに、エイミング軸 52 をアッパーカウル 33 内に配置したので、外部からの異物やホコリ等の侵入を防ぐことができる。

【0067】

また、後方延出リブ 65 を設け、ヘッドライト 25 の下部と後方のフロントウインカ 26 の前部との間を塞ぐので、角度調整時にヘッドライト 25 の下方とフロントウインカ 26 を含む車体側との間に隙間が生じるのを防ぐことができ、車両側面視における外観性が向上する。さらに、ヘッドライト 25 の下方を後方延出リブ 65 が覆うので、タイヤから巻き上げられたホコリや異物からヘッドライト 25 を保護することができる。

【0068】

そのうえ、ヘッドライトカバー 30 の背面上部へ後方延長部 60 を一体に設けたので、後方延長部 60 をヘッドライト 25 と別に形成でき、後方延長部 60 を形成する際の自由度を高くすることができる。

また、後方延出リブ 65 をヘッドライト 25 の背面下部へ一体に設けたことにより、後方延出リブ 65 を容易に形成でき、別体の部材に形成する必要がないので部品点数を削減できる。

【0069】

なお、本願発明は上記の各実施例に限定されるものではなく、発明の原理内において種々に変形や応用が可能である。例えば、ヘッドライトカバー 30 は必ずしもヘッドライト 25 と別体に設ける必要はなく、ヘッドライト 25 のハウジング後部ハウジング 68 における一部として一体に設けることもできる。この場合は、後方延長部 60 もヘッドライト 25 と一体に後方へ突出して形成される。

また、後方延出リブ 65 をヘッドライト 25 の背面下部へ一体に設けず、別体の部材、例えば、ヘッドライトカバー 30 の一部を下方へ延長させて設けてもよい。

さらに、後方延長部 60 を収容する前部車体カバーは必ずしもアッパーカウル 33 に限定されず、車体構成によっては、フロントウインカ 26 やサイドカウル 34 等としてもよい。

【図面の簡単な説明】

【0070】

【図 1】 本実施例に係る自動 2 輪車の側面図

【図 2】 車体フレームの側面図

【図 3】 ヘッドパイプの前部に設けられるブラケット類を示す図

【図 4】 ヘッドライト廻りの側面拡大図

【図 5】 ヘッドライト廻りの正面図

【図 6】 ヘッドライト廻りの平面図

【図 7】 ヘッドライト廻りの構成各部を分解して示す図

【図 8】ヘッドライトのエイミング調整機構を概略的に示す側断面図

【図 9】図 4 における 9-9 線断面図

【図 10】図 4 における 10-10 線断面図

【図 11】図 4 の 11-11 線断面図

【図 12】図 10 の 12-12 線断面図

【図 13】ヘッドライトの正面図

【図 14】ヘッドライトの平面図

【図 15】図 14 の 15-15 線断面図

【図 16】ヘッドライトカバーとバイザーステアを一緒に示す図

【図 17】バイザーステアとヘッドライトカバーの各側面視における位置関係を示す図

【図 18】アッパーカウルの正面図

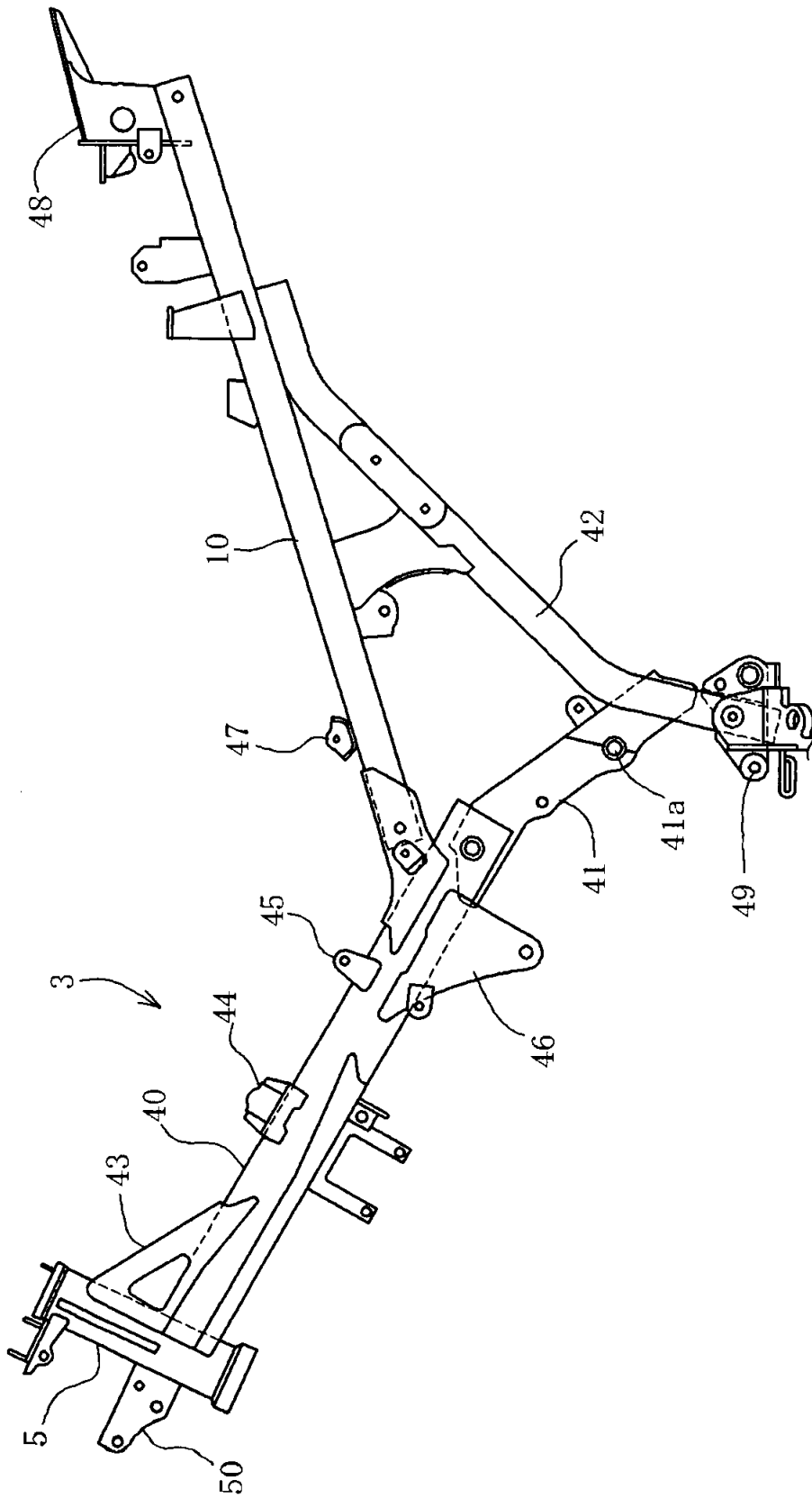
【図 19】アッパーカウルの左右分割部の結合構造を説明する図

【符号の説明】

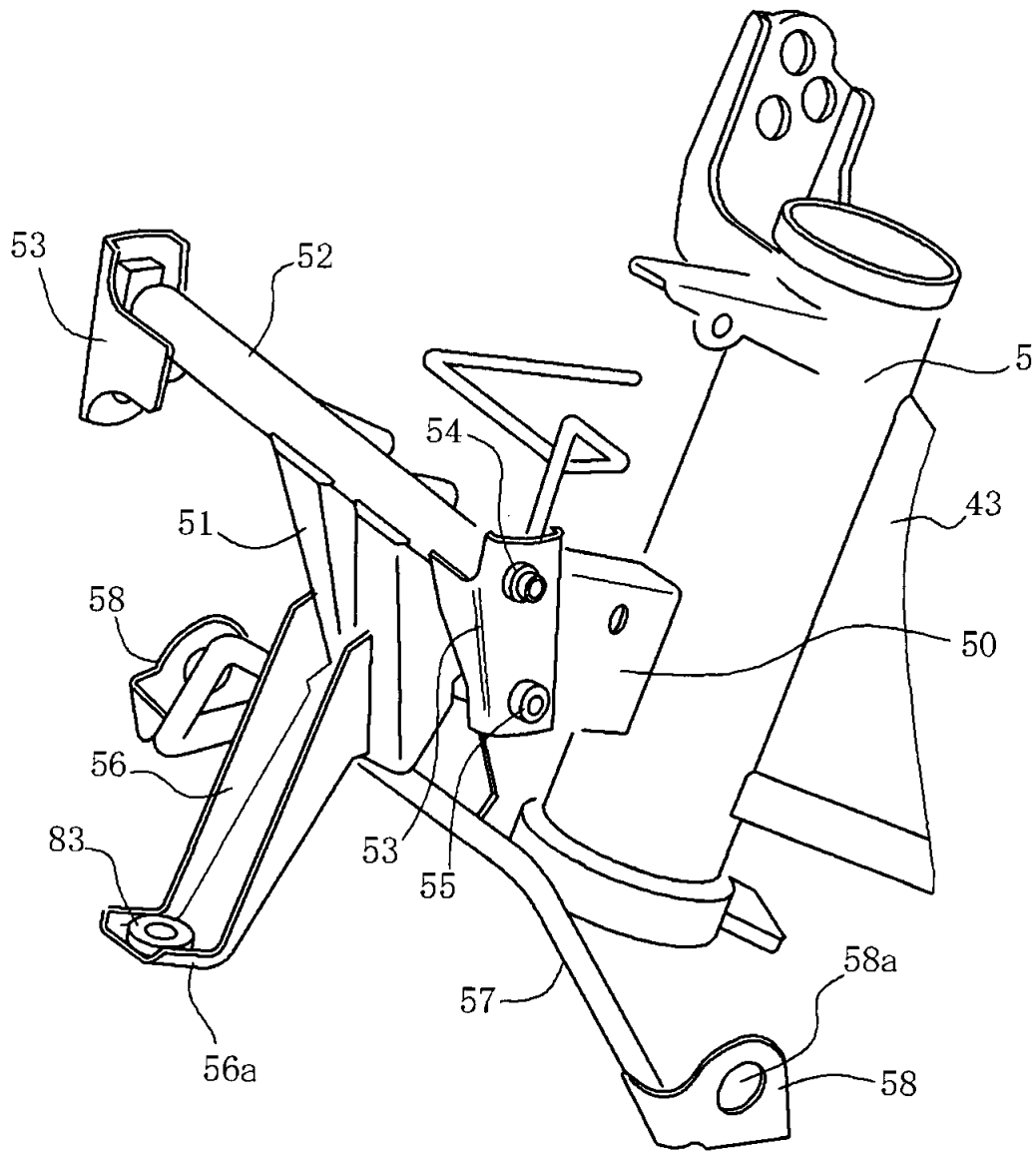
【0071】

3: 車体フレーム、5: ヘッドパイプ、7: 収納ボックス、25: ヘッドライト、26: フロントウインカ、27: スクリーン、30: ヘッドライトカバー、33: アッパーカウル、34: サイドカウル、50: ステア、52: エイミング軸、56: ステア、60: 後方延長部、ヘッドライトカバー、62: 延出部、65: 後方延出リブ、72: バイザーステア、77: 前面開口部、78: ガイドプレート、79: アジャストボルト

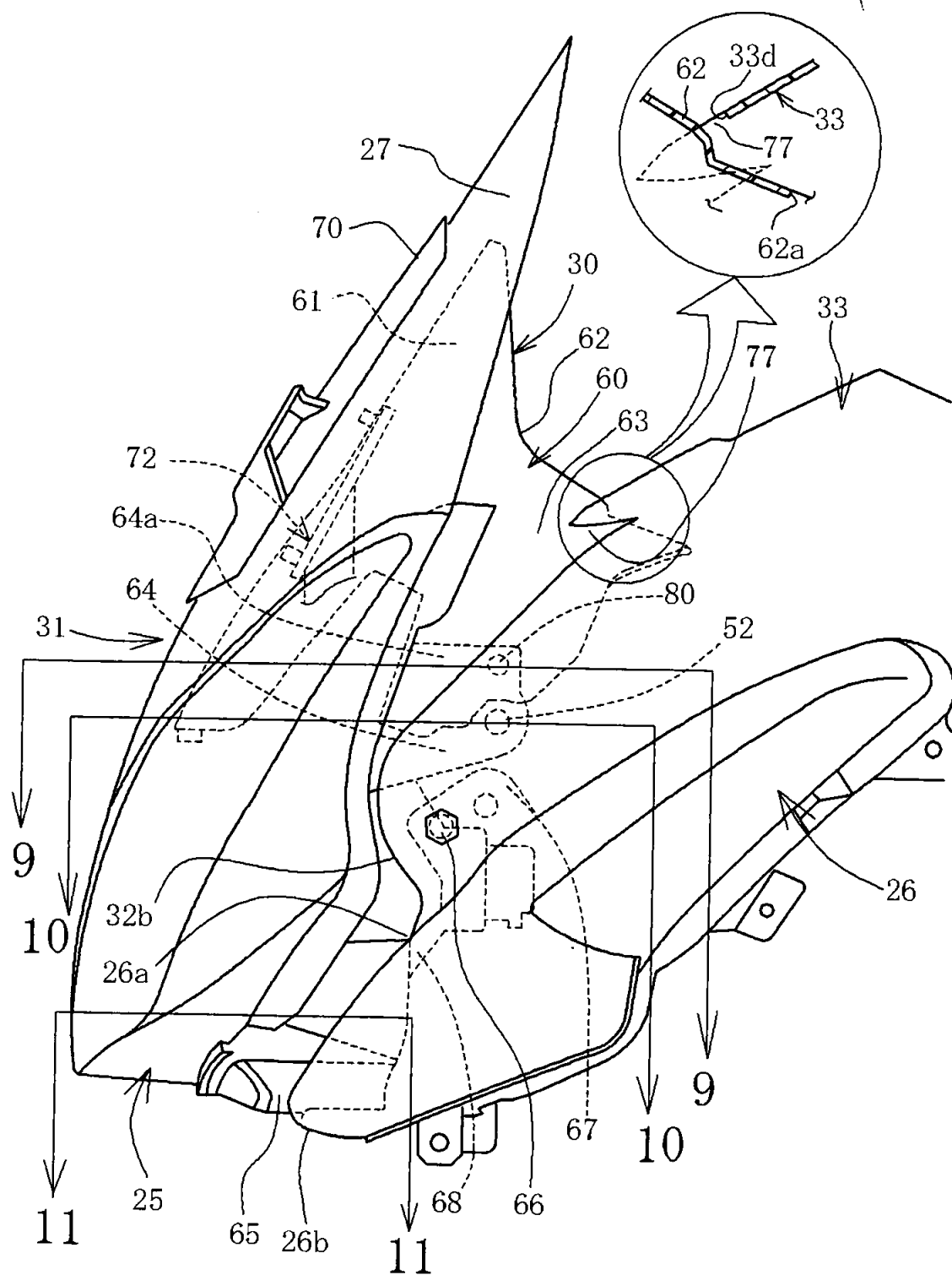
【図2】



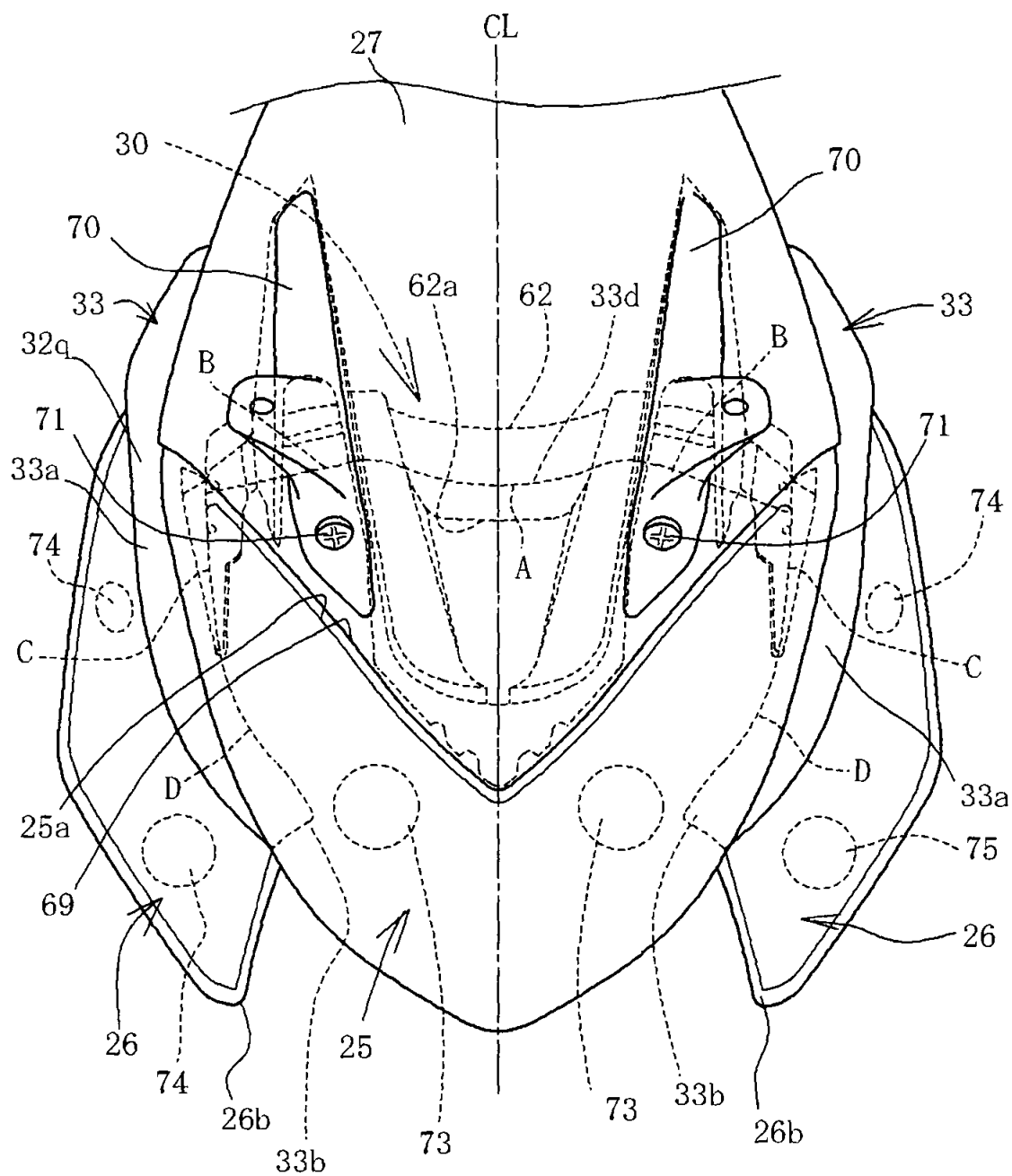
【図 3】



【図 4】

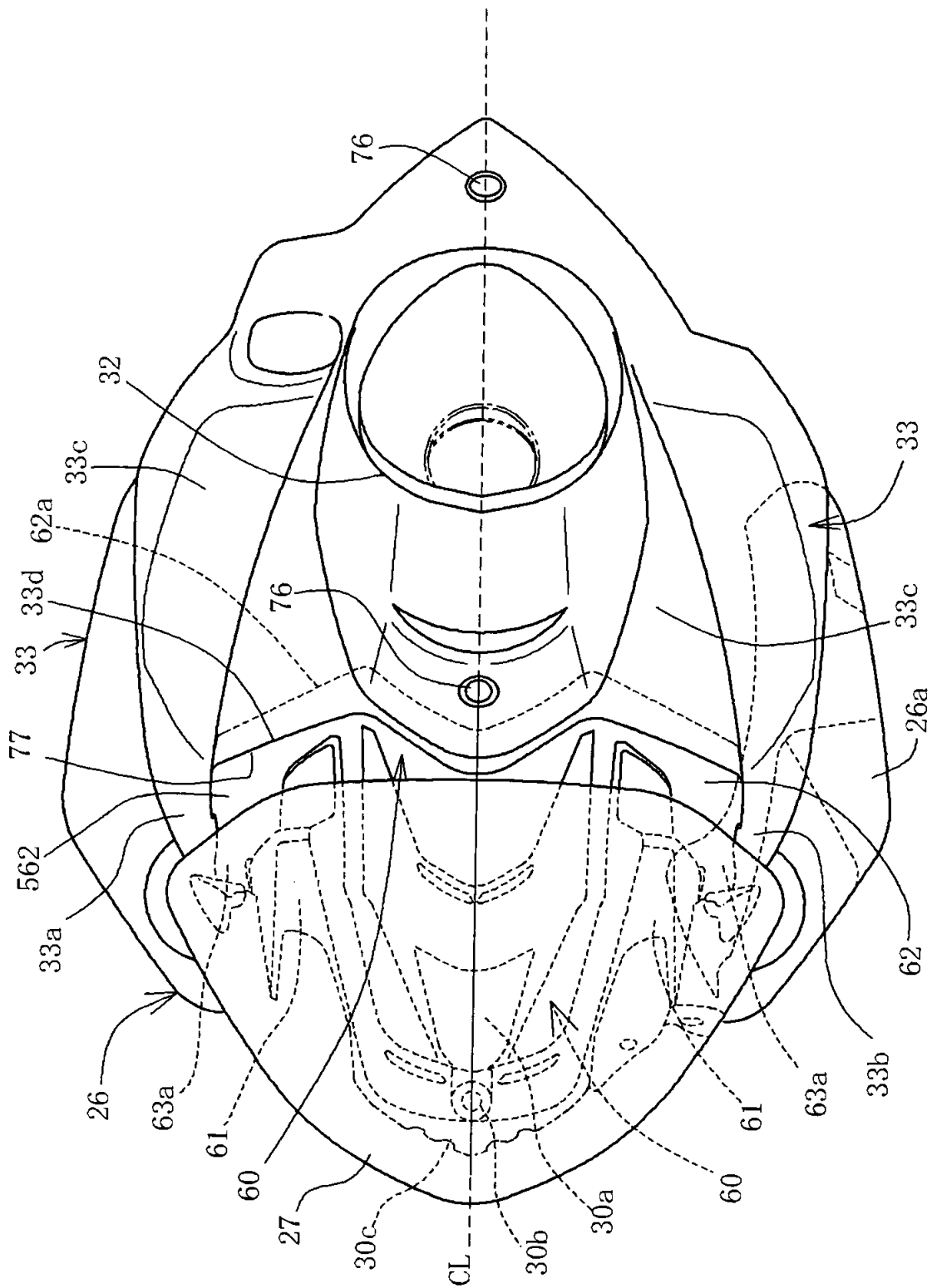


【図 5】

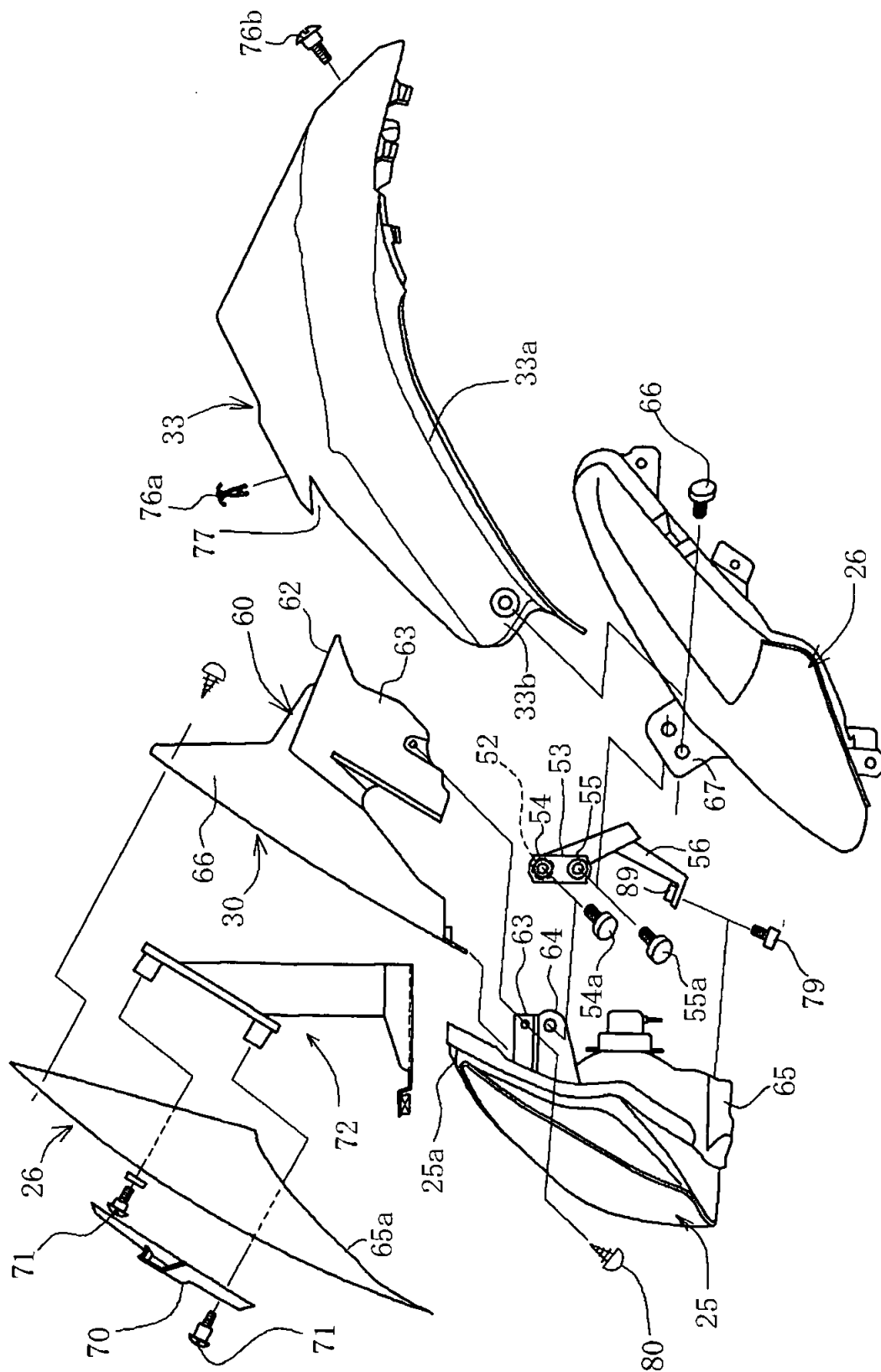




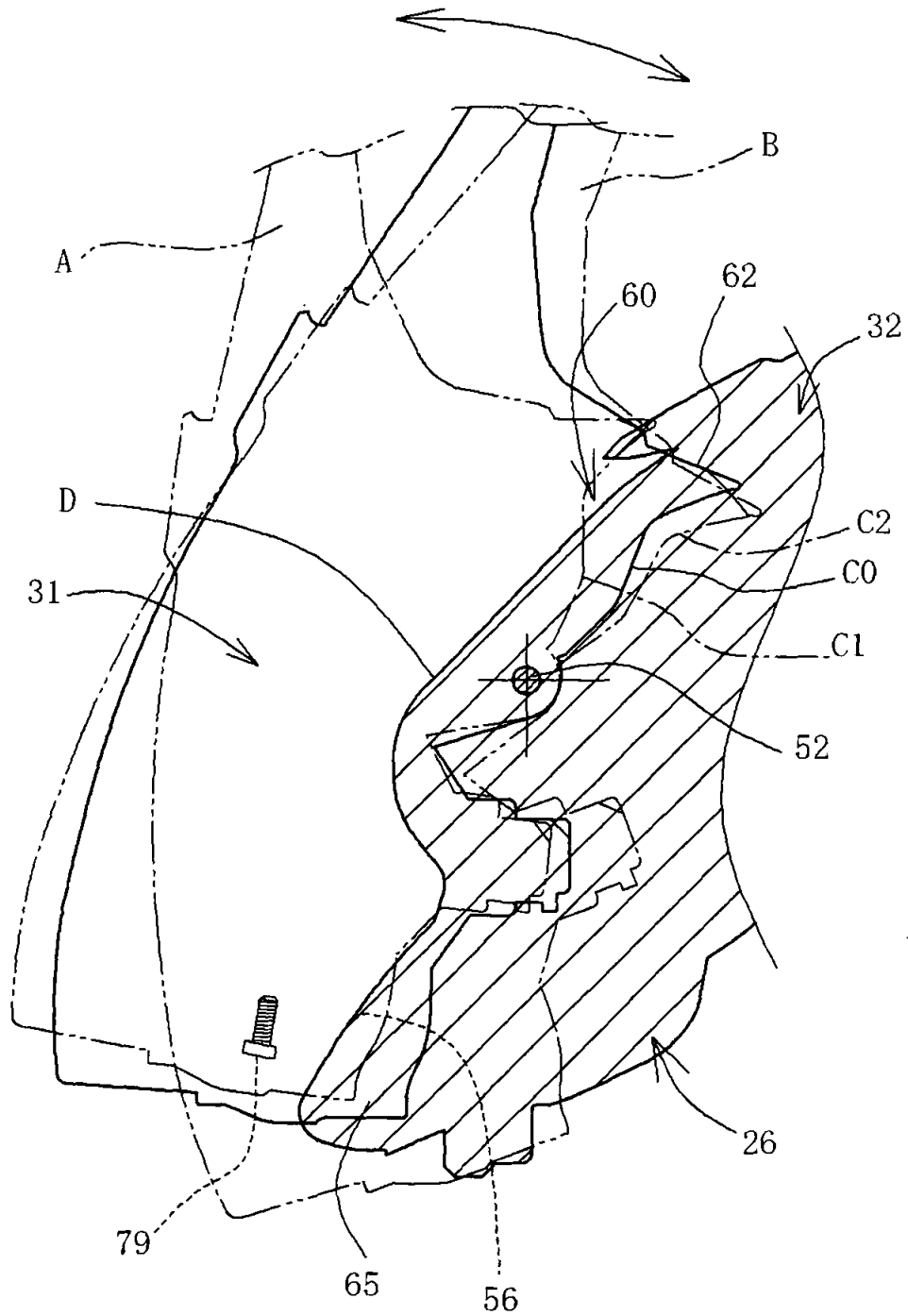
【図 6】



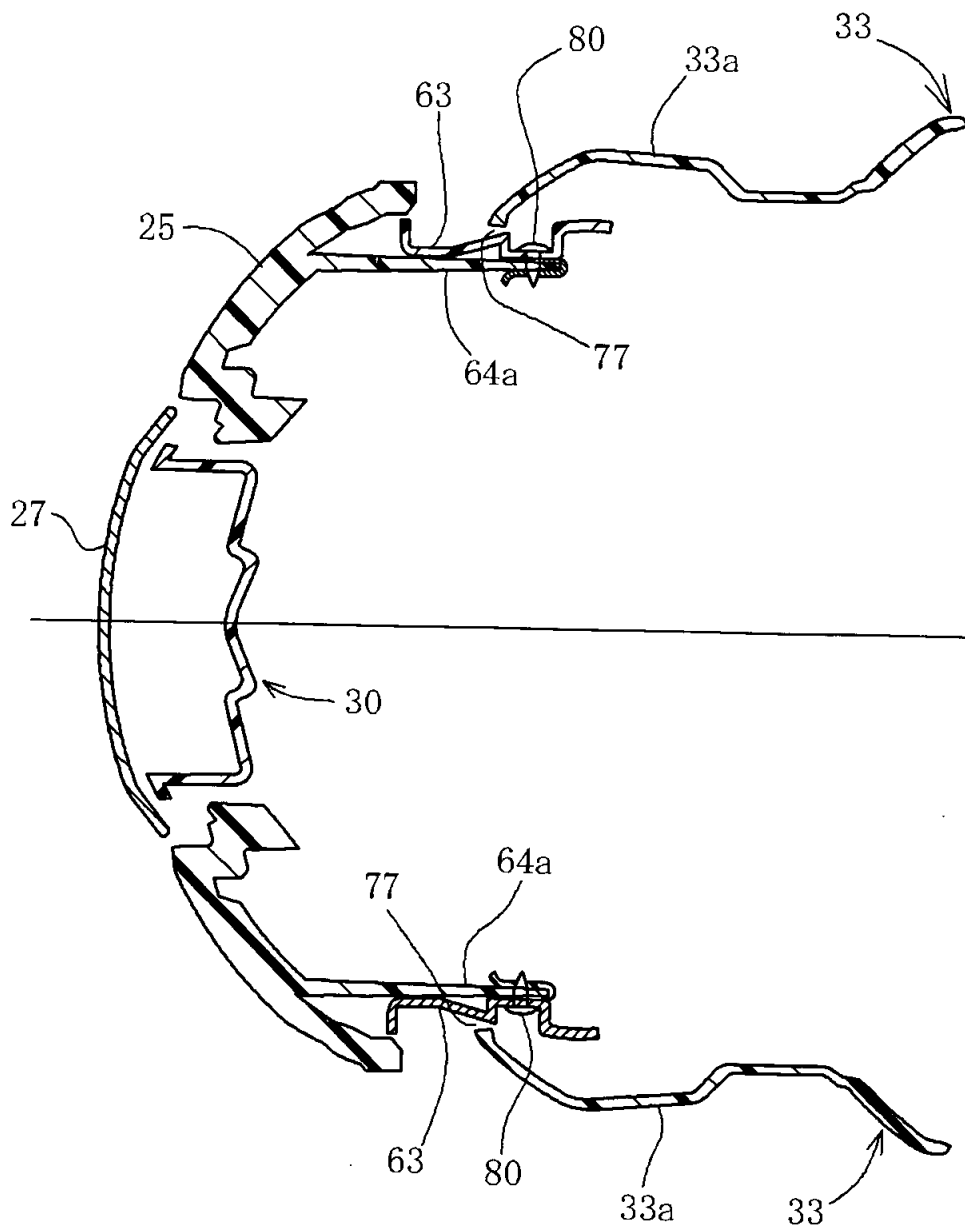
【図 7】



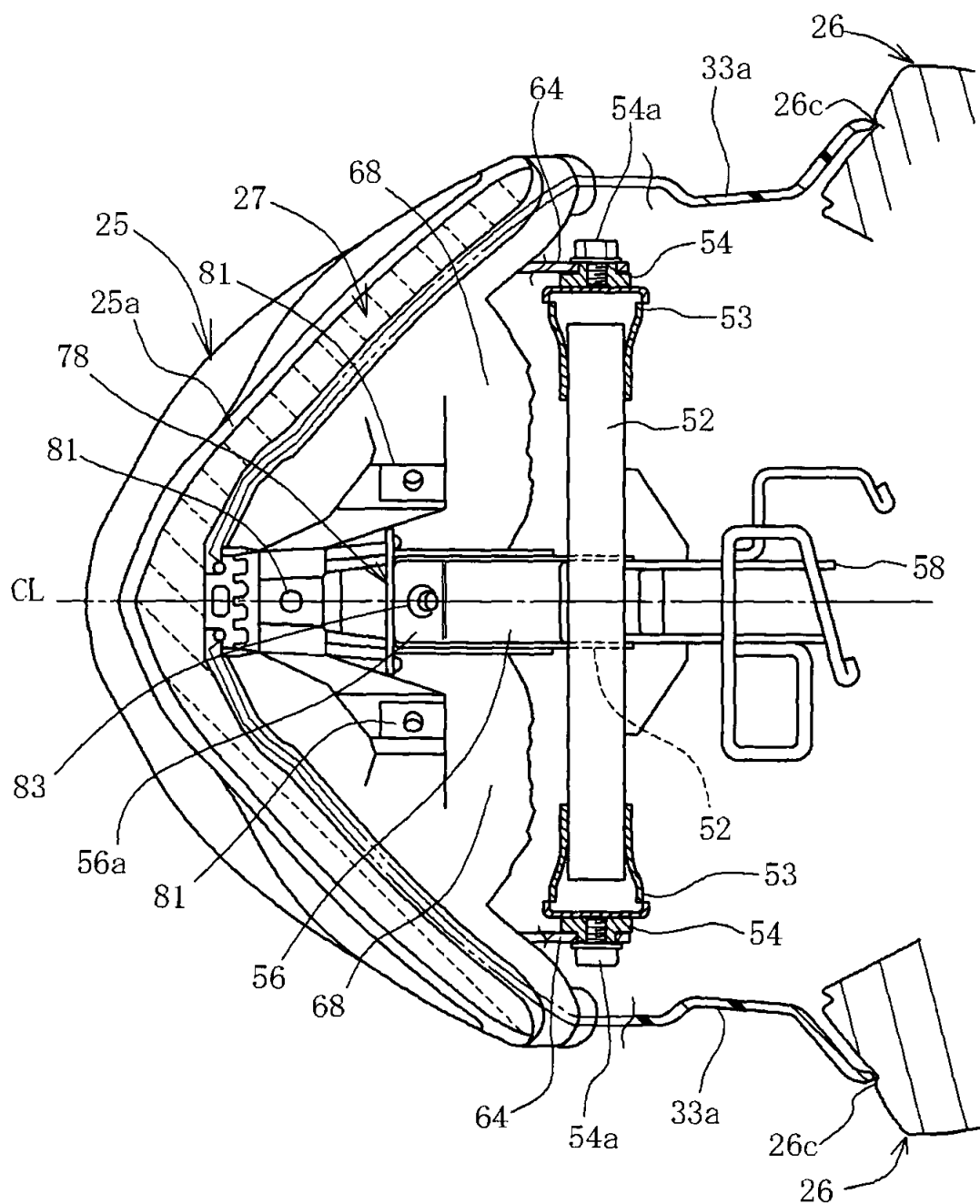
【図 8】



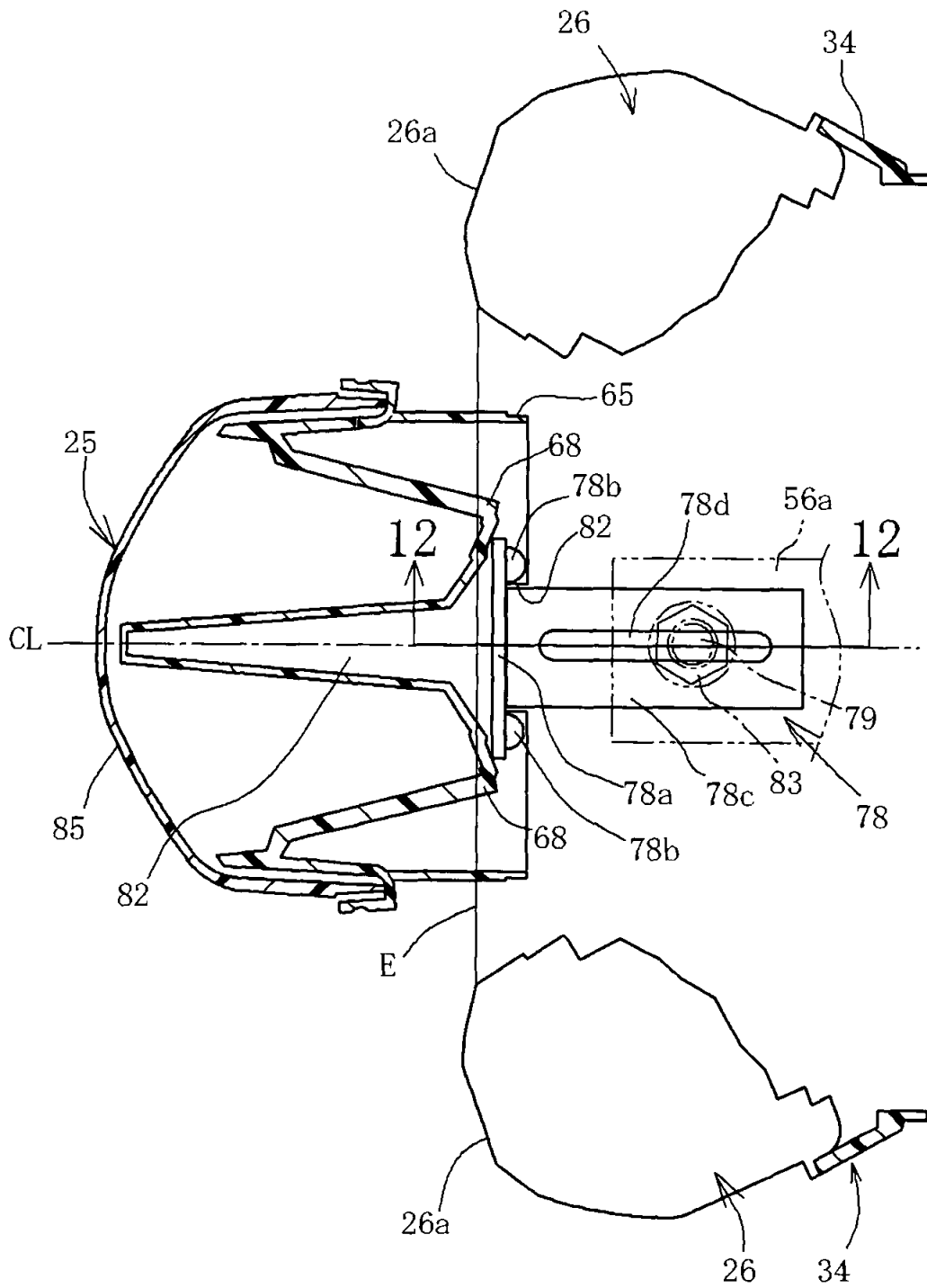
【図 9】



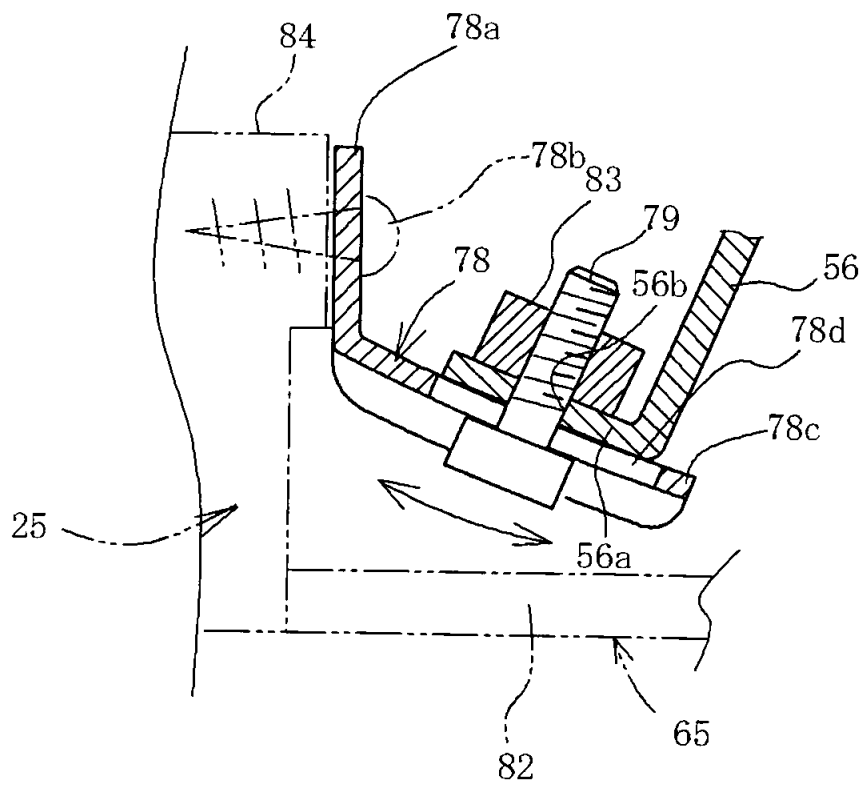
【図 10】



【図 11】

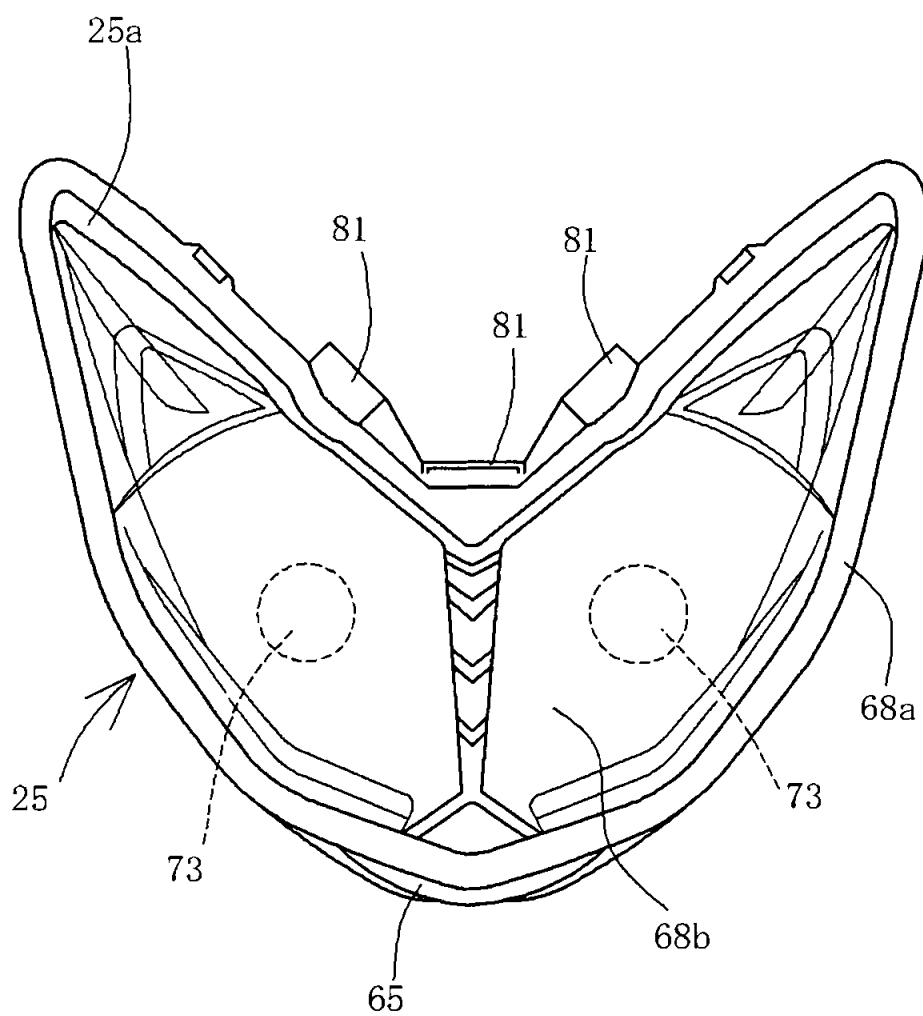


【図 12】

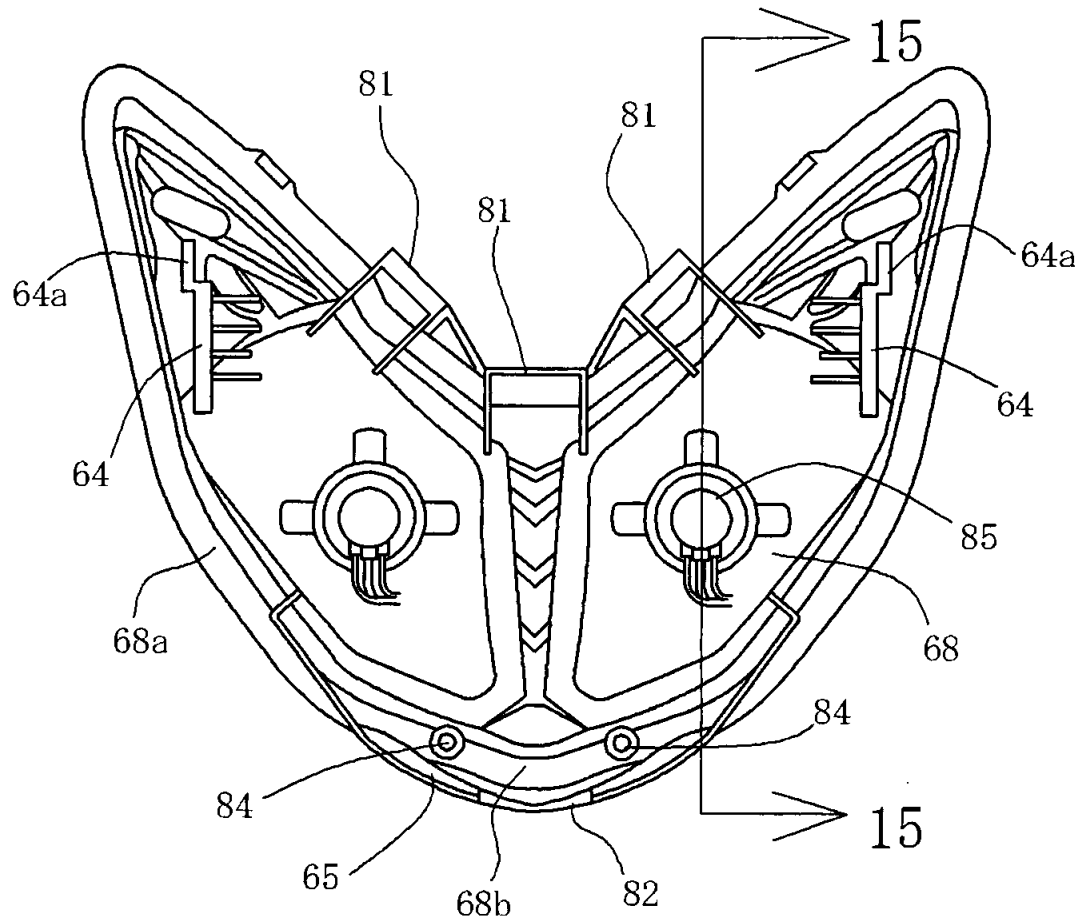




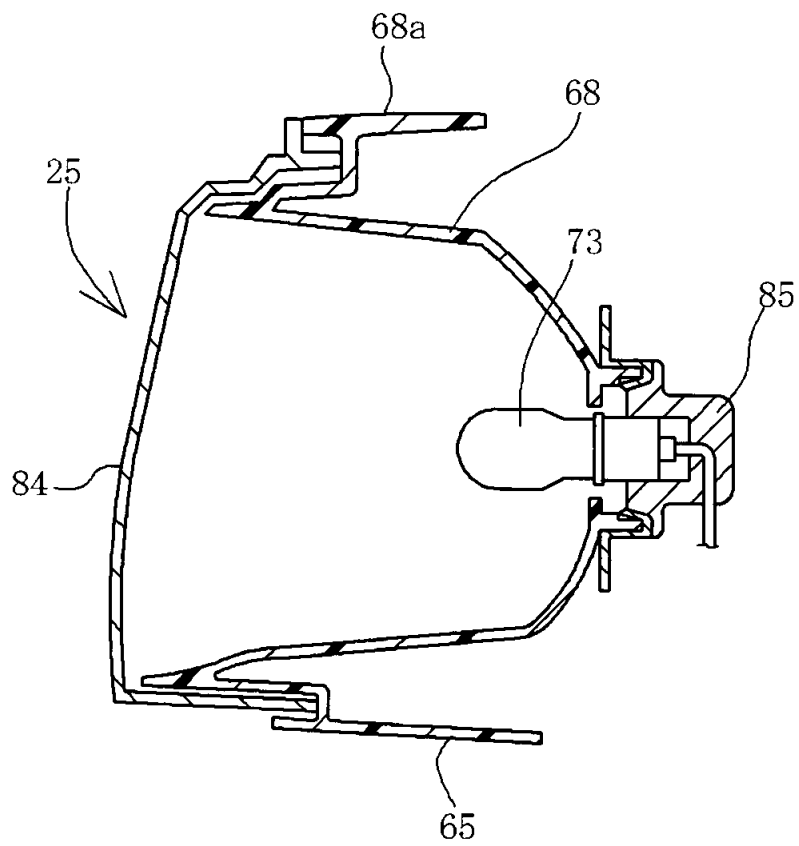
【図 13】



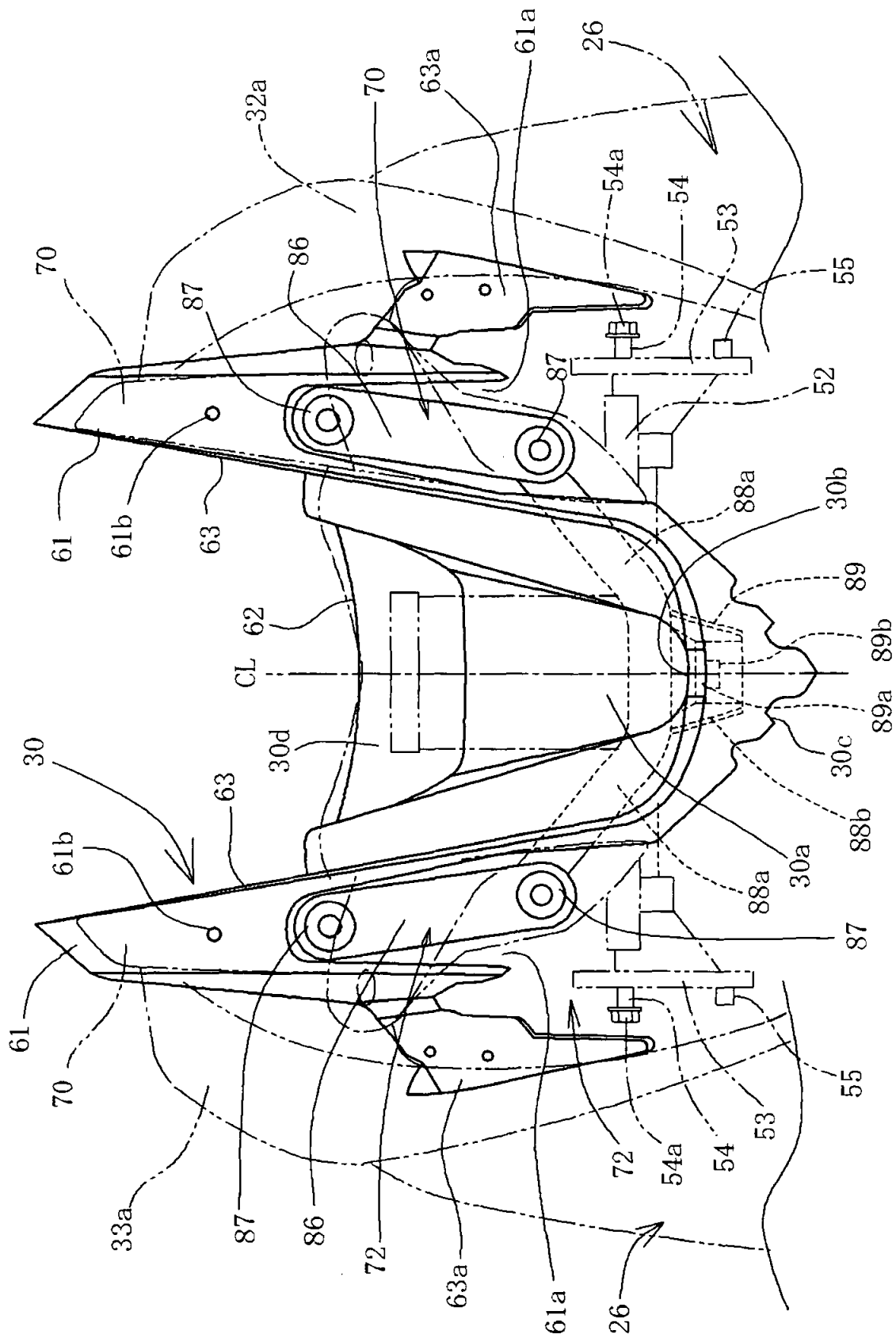
【図 14】



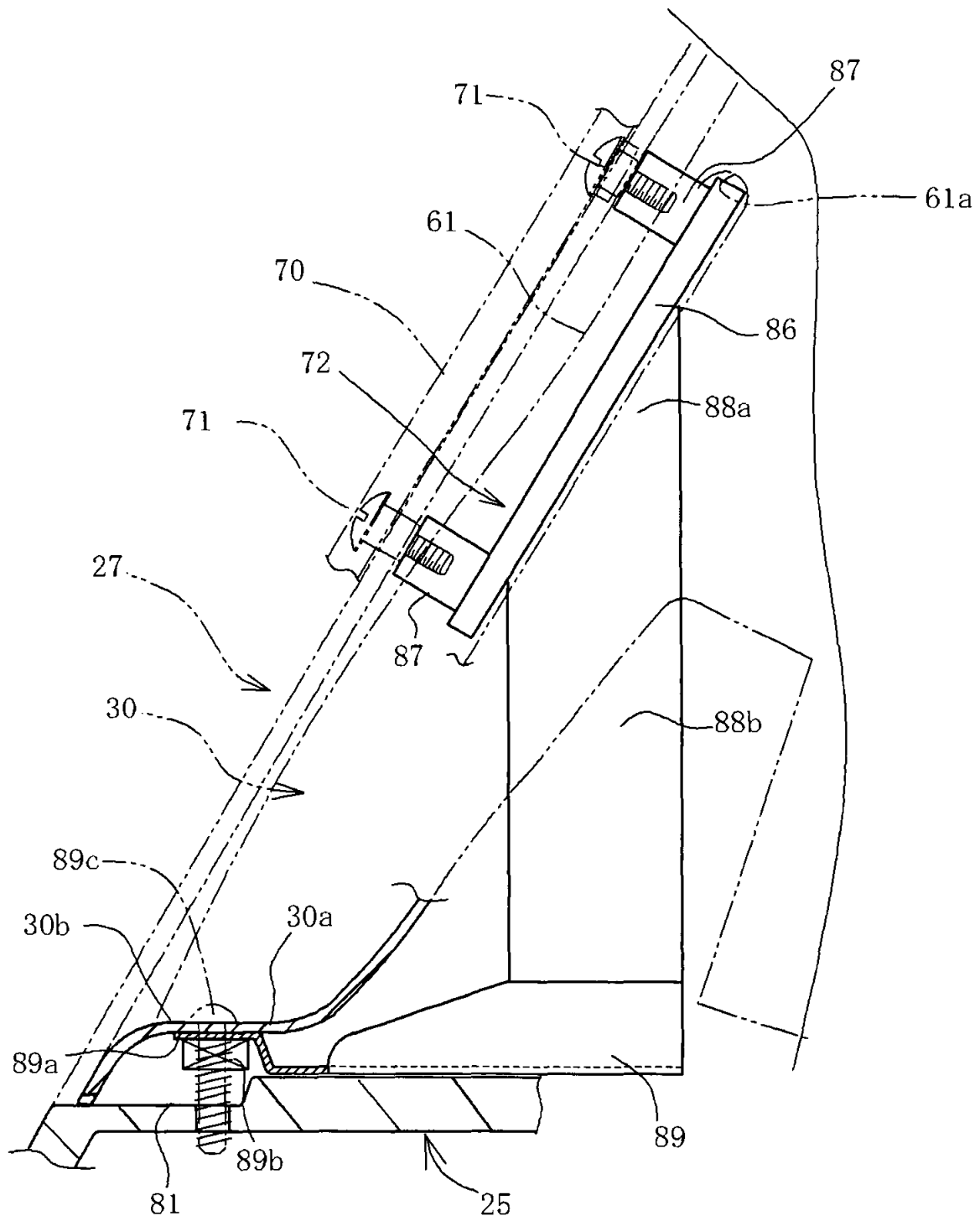
【図15】



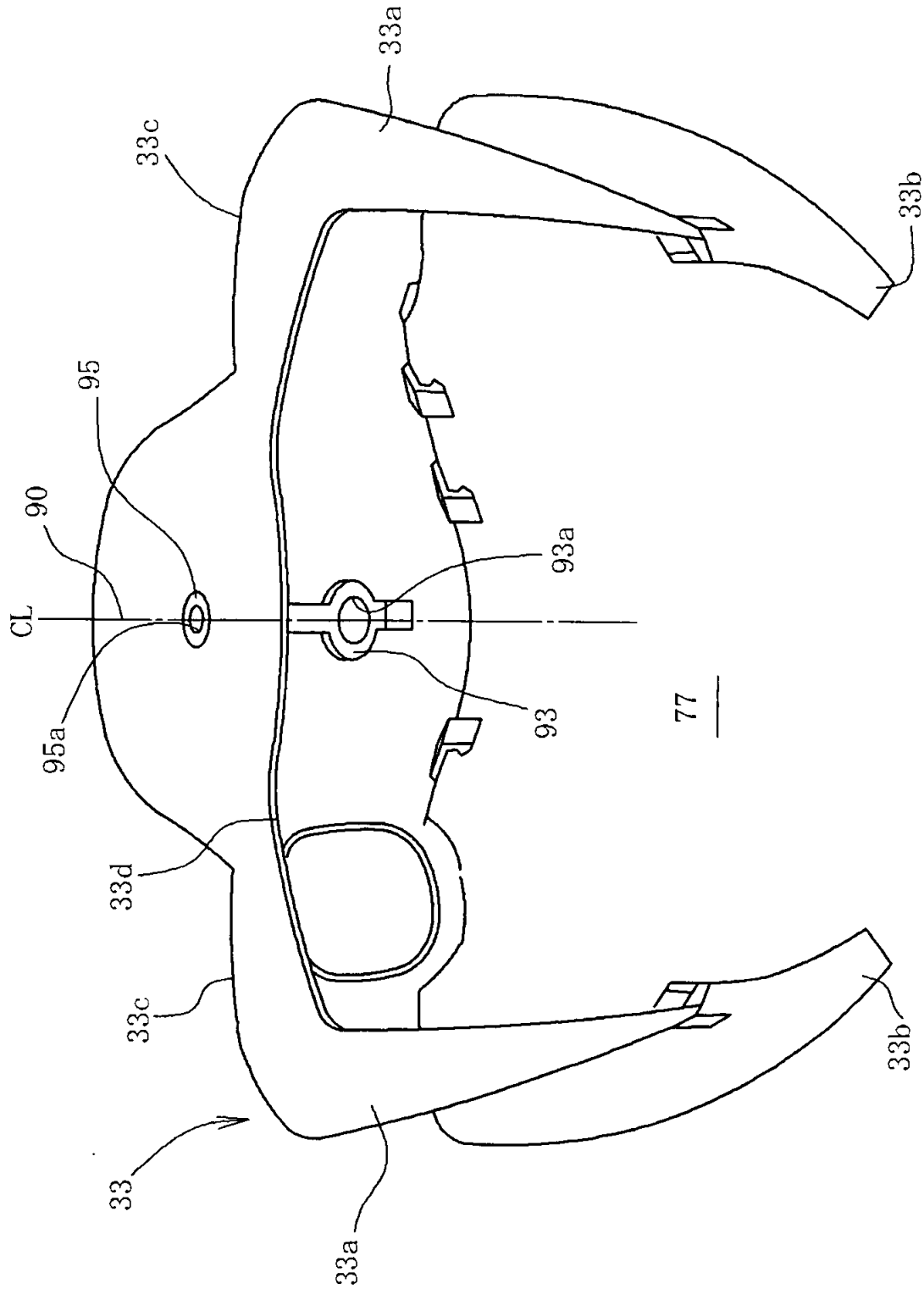
【图 16】



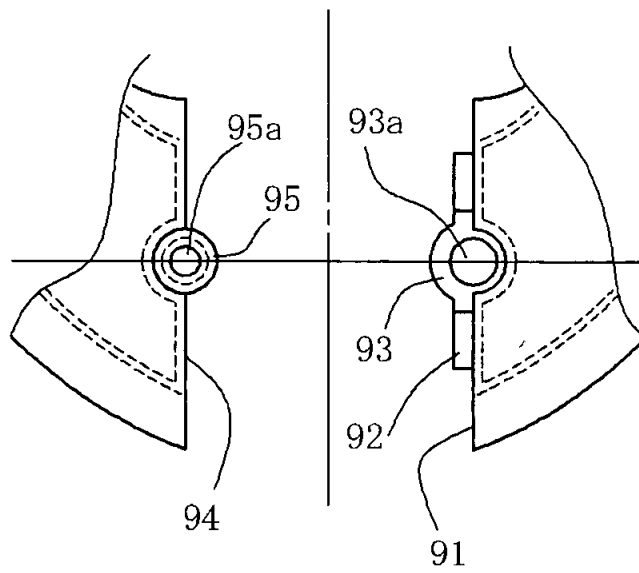
【図 17】



【図 18】



【図 19】



【書類名】 要約書

【要約】

【目的】 ヘッドライトのエイミング調整時に、後方の車体カバーとの間に間隙ができて外観を損なうことがないようにする。

【構成】 ヘッドライト 25 の背面上部ヘッドライトカバー 30 を取付け、その後部に後方延長部 60 を設け、ヘッドライト 25 の後方に位置するアッパーカウル 33 の前面に設けた前面開口部 77 内へ入れる。ヘッドライト 25 の背面下部にも後方へ延出する後方延出リブ 65 を設けて左右のフロントウインカ 26 間における前部内側へ入れる。

エイミング調整時に、エイミング軸 52 を中心ヘッドライト 25 を回動させても、後方延長部 60 と後方延出リブ 65 がアッパーカウル 33 とフロントウインカ 26 の内側へ入り込んでいることにより、側面視で間隙を形成しない。

【選択図】 図 4

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2007-327845
受付番号	50702637176
書類名	特許願
担当官	第二担当上席 0091
作成日	平成19年12月20日

<認定情報・付加情報>

【提出日】 平成19年12月19日

特願 2007-327845

96

ページ:

1/E

出願人履歴情報

識別番号

[000005326]

1. 変更年月日

1990年 9月 6日

[変更理由]

新規登録

住所

東京都港区南青山二丁目1番1号

氏名

本田技研工業株式会社

99

PATENT OFFICE
JAPANESE GOVERNMENT

This is to certify that the annexed is a true copy of the
following application as filed with this office.

Date of Application: December 19, 2007

Application Number: Patent Application No. 2007-327845

Applicant(s): HONDA MOTOR CO., LTD.

July 2, 2008

Commissioner,
Patent Office: Masahiro KOEZUKA(seal)

ificate No. 2007-3024809

94

(Document Name) Application for Patent
(Reference Number) H1073309
(Destination) Commissioner, Patent Office
(International Patent Classification) B62J 17/00

(Inventor)
(Address) c/o: HONDA R&D CO., LTD.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan

(Name) Hideki IKEDA
(Inventor)
(Address) c/o: HONDA R&D CO., LTD.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan

(Name) Ken TOMIYASU
(Inventor)
(Address) c/o: Honda R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Thailand

(Name) Pholadej Pholuang
(Inventor)
(Address) c/o: HONDA R&D CO., LTD.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan

(Name) Junichi NAKANO
(Applicant)
(Identification No.) 000005326
(Name) HONDA MOTOR CO., LTD.
(Representative) Takeo FUKUI
(Agent)

(Identification No.) 100089509
(Patent Attorney)
(Name) Kiyomitsu KOMATSU
(Telephone) 3984-3456

(Designation of Charge)
(Ledger No. for Payment) 4917-0000-0665-6182

(List of Submitted Documents)

(Object Name)	Claim	1
(Object Name)	Specification	1
(Object Name)	Drawings	1

al

(Object Name) Abstract
(General Power of Attorney No.) 9102144

ap

H107-3309(2007-327845) for Priority

[Document Name] Scope of Claims

[Claim 1]

A motorcycle front cowl structure comprising:

a headlight which is fitted to a body frame with its optical axis angle adjustable; and

a headlight cover which is integrally fitted to the headlight, the headlight cover constituting at least part of a front cowl covering an area around the headlight,

wherein: a front body cover with a front opening is fitted to the body frame behind the headlight in a way to cover an area around a head pipe transversely;

a back extension extending backward is provided on the headlight cover's back;

the back extension is inserted through the front opening into the front body cover; and

the back extension overlaps the front body cover as viewed sideways in an optical axis angle adjustment range of the headlight.

[Claim 2]

The motorcycle front cowl structure according to Claim 1, wherein the back extension covers a top of an angle adjusting shaft which supports the headlight in a vertically turnable manner and permits an optical axis angle adjustment to be freely made.

[Claim 3]

The motorcycle front cowl structure according to Claim 1, wherein the headlight cover's transverse width is larger than the front opening of the front body cover as

95

H107-3309(2007-327845) for Priority

viewed frontally.

[Claim 4]

The motorcycle front cowl structure according to Claim 1,

wherein: the front body cover can be split into left and right parts; and

the angle adjusting shaft is located inside the front body cover.

[Claim 5]

The motorcycle front cowl structure according to Claim 1, wherein a backward extending rib extending backward is integrally provided under the headlight cover and this backward extending rib is located between wipers on left and right sides of a vehicle body to make the backward extending rib and the wipers overlap as viewed sideways.

[Claim 6]

The motorcycle front cowl structure according to Claim 1, wherein the back extension is formed integrally with the headlight cover.

[Claim 7]

The motorcycle front cowl structure according to Claim 5, wherein the backward extending rib is formed integrally with the headlight's back.

ay

H107-3309(2007-327845) for Priority

[Document Name] Specification

[Title of the Invention] MOTORCYCLE FRONT COWL STRUCTURE

[Technical Field]

[0001]

The present invention relates to a front cowl structure covering an area around a headlight in a motorcycle and more particularly to one which does not form a visible gap behind the headlight even during headlight optical axis adjustment as viewed sideways.

[Background Art]

[0002]

It is known that as a front cowl structure in the vicinity of a motorcycle headlight in related art, a headlight cover is provided separately from a front vehicle body cover behind the headlight which constitutes a front cowl and this headlight cover is fitted to the headlight.

[Patent Document 1] JP-A No. 2007-186128

[Disclosure of the Invention]

[Problem to be Solved by the Invention]

[0003]

In the above related art, since an optical axis adjustment of the headlight is made by turning the front cowl together with the headlight integrally with the front cowl, a headlight fitting, harness and so on are exposed during optical axis adjustment due to a gap in the front cowl as the vehicle is viewed sideways and care must be taken to prevent deterioration in the appearance as the vehicle is viewed sideways. Also there is a problem that

ag

H107-3309(2007-327845) for Priority

in an attempt to hide the gap by a larger front cowl, care must be taken not to cause the front cowl to interfere with a vehicle body member, for example, a cowl when adjusting the headlight angle and the angle adjustment range is thus limited.

[Means for Solving the Problem]

[0004]

In order to address the above problem, the invention in Claim 1 concerning a motorcycle front cowl structure is characterized in that a motorcycle front cowl structure includes a headlight fitted to a body frame with its optical axis angle adjustable, and a headlight cover integrally fitted to the headlight, the headlight cover constituting at least part of a front cowl covering an area around the headlight, where a front body cover with a front opening is fitted to the body frame behind the headlight in a way to cover an area around a head pipe transversely, a back extension extending backward is provided on the headlight cover's back, the back extension is inserted through the front opening into the front body cover, and the back extension overlaps the front body cover as viewed sideways in an optical axis angle adjustment range of the headlight.

[0005]

The invention in Claim 2 is characterized in that in Claim 1, the back extension covers a top of an angle adjusting shaft which supports the headlight in a vertically turnable manner and permits an optical axis

angle adjustment to be freely made.

[0006]

The invention in Claim 3 is characterized in that in Claim 1, the headlight cover's transverse width is larger than the front opening of the front body cover as viewed frontally.

[0007]

The invention in Claim 4 is characterized in that in Claim 1, the front body cover can be split into left and right parts and the angle adjusting shaft is located inside the front body cover.

[0008]

The invention in Claim 5 is characterized in that in Claim 1, a backward extending rib extending backward is integrally provided on the bottom of the back of the headlight cover and this backward extending rib is located between wipers on left and right sides of a vehicle body to make the backward extending rib and the wipers overlap as viewed sideways.

[0009]

The invention in Claim 6 is characterized in that in Claim 1, the back extension is formed integrally with the upper part of the back of headlight cover.

[0010]

The invention in Claim 7 is characterized in that in Claim 5, the backward extending rib is formed integrally with the bottom of the back of the headlight.

[Effect of the Invention]

H107-3309(2007-327845) for Priority

[0011]

According to the invention in Claim 1, part of the front of the body cover fitted in a way to cover the area around the head pipe is open and a back extension provided on the top of the back of the headlight cover is inserted through this open space into the body cover, so the back extension of the headlight unit and the body cover overlap as the vehicle is viewed sideways. Therefore, when an angle adjustment is made for optical axis adjustment of the headlight, the headlight cover and the front body cover always overlap in the angle adjustment range, which prevents formation of a visible gap between the headlight cover and the front body cover as viewed sideways. Furthermore, since the front body cover is open on its front side, interference between the headlight unit and the body cover is prevented while a wide angle adjustment range of the headlight is assured.

[0012]

According to the invention in Claim 2, the back extension covers the top of the angle adjusting shaft, so the gap and the back of the headlight are invisible to the rider and the appearance is improved. Moreover, in rainy weather, rain water from above is prevented from reaching the back of the headlight.

[0013]

According to the invention in Claim 3, the joint between the headlight cover and the front body cover is invisible as viewed frontally, so the appearance is

102

H107-3309(2007-327845) for Priority

improved. In addition, during a run, entry of foreign matter, dust or the like through the joint is prevented.

[0014]

According to the invention in Claim 4, the front body cover can be split into left and right parts, maintenance of the angle adjusting shaft can be done simply by removing the front body cover. In addition, the angle adjusting shaft is located inside the front body cover, which prevents entry of foreign matter, dust or the like from outside.

[0015]

According to the invention in Claim 5, during angle adjustment of the headlight, formation of a gap between an area under the headlight and the vehicle body is prevented and the appearance is improved as the vehicle is viewed sideways. Furthermore, the backward extending rib covers the area under the headlight, which protects the headlight from dust or foreign matter coming from the tire.

[0016]

According to the invention in Claim 6, the back extension is integrally provided on the top of the back of the headlight cover, so the degree of freedom in forming the back extension is increased.

[0017]

According to the invention in Claim 7, the backward extending rib can be integrally formed on the bottom of the back of the headlight, so the backward extending rib can be easily formed and the number of components is decreased.

[Best Mode for Carrying Out the Invention]

[0018]

Next, one embodiment will be described referring to drawings. Fig. 1 is a side view of a motorcycle according to this embodiment. A front wheel 1 and a rear wheel 2 are supported by a body frame 3. The upper parts of a pair of left and right front forks 4 supporting the front wheel 1 at their lower ends are turnably supported on a head pipe 5 provided at the front end of the body frame 3 and steered by a handlebar 6 at the upper ends of the front forks 4.

[0019]

A storage box 7 is supported on the body frame 3 behind the head pipe 5 and a seat 8 is located behind it and a fuel tank 9 is located under the seat 8. The fuel tank 9 is supported on a seat rail 10 and the seat 8 is turnably fitted on the upper face of the fuel tank 9 by a hinge so that when the seat 8 is opened by turning it upward, a fueling cap is exposed to allow fuel supply to the fuel tank 9. As the seat 8 is closed by turning it backward, it covers the top of the fuel tank 9. A grab rail 11 is located at the rear end of the seat 8 and supported on the rear end of the seat rail 10.

[0020]

A water-cooled engine 12 is located between the front wheel 1 and rear wheel 2 and supported by the body frame 3. The engine 12 is cooled by a radiator 13 located ahead and obliquely above it. The radiator 13 is located near the head pipe 5 and behind and obliquely above the front wheel

H107-3309(2007-327845) for Priority

1 and supported under the body frame 3. The front of the cylinder 12a of the engine 12 is covered by a cylinder cover 12b. The cylinder 12a is located in the front upper part of a crankcase 12c and tilted forward.

[0021]

The cylinder 12a of the engine 12 takes in air from an air cleaner 15 located under the fuel tank 9 through a carburetor 14 behind it and air is discharged through an exhaust pipe 16 extending toward the front part of the cylinder 12a. The exhaust pipe 16 extends backward from the front part of the cylinder 12a through an area under the crankcase 12 to join a muffler 17 located on a lateral side of the rear wheel 2. A heat tube 18 which contains catalyst is located in front of the muffler 17 and its top is covered by guard wire 19.

[0022]

The front end of a rear swing arm 20 is attached to the rear of the body frame 3 in a vertically swingable manner and a rear cushion 21 is vertically located between its middle part and the seat rail 10. The rear wheel 2 is rotatably supported on the rear end of the rear swing arm 20.

The rear wheel 2 has a driven sprocket 22 which is driven by a chain 24 put around a drive sprocket 23.

[0023]

Reference numeral 25 represents a headlight, 26 a front winker, 27 a screen, 28 a meter and 29 a tail lamp.

A pair of left and right front wipers 26 are located

105

H107-3309(2007-327845) for Priority

on the both sides of the head pipe 5 behind the headlight 25 and supported by the body cover.

The tail lamp 29 is located under the grab rail 11 and supported on the rear end of the seat rail 10.

[0024]

The headlight 25 is located in front of the head pipe 5 and supported by the head pipe 5 and a screen 27 is provided above it and a headlight cover 30 is attached on the back side of the headlight 25 and screen 27. The headlight 25, screen 27 and headlight cover 30 are integrated, constituting a headlight unit 31. The screen 27 and headlight cover 30 constitute a front cowl which covers the vicinity of the headlight as part of the body cover. This front cowl and the body cover (which will be described later) are made of resin.

[0025]

The body cover which covers the vehicle body behind the headlight unit 31 includes: a handlebar cover 32 which covers an area around the handlebar 6 and the meter 28; an upper cowl 33 which covers space between the front winkers 26 under it; a side cowl 34 which covers lateral sides of the radiator 13 and storage box 7 and functions as a radiator shroud; a front side cover 35 which detachably covers a side opening in the side cowl 34; a center cover 36 which lies behind the front winkers 26 and covers space between the upper cowl 33 and the side cowl 34; a box lid 37 on the center cover 36 which covers the top of the storage box 7 in a way that it can be freely opened or

105

H107-3309(2007-327845) for Priority

closed; and a side covers 38 behind the side cowl 34 which covers the right (or left) side of the vehicle body. The upper cowl 33 is equivalent to the front body cover in the present invention.

[0026]

Fig. 2 is a side view of the body frame 3. The body frame 3 includes: a pair of main frames 40 which extend obliquely downward and backward while expanding left and right from the head pipe 5 at its front end; a pair of left and right seat rails 10 which are welded to their rear ends, extending obliquely upward and backward; a pair of left and right center frames 41 which curve downward from the rear ends of the main frames 40 and extend obliquely downward and backward; and a rear frame 42 which obliquely connects the rear ends of each center frame 41 and each seat rail 10.

[0027]

The main frame 40 has a gusset 43 welded between the front end and the head pipe 5; stays 44, 45; and an engine hanger 46 for supporting the engine.

The seat rail 10 has a stay 47 for supporting the fuel tank at its front side and a stay 48 for supporting the grab rail at its rear end.

The center frame 41 has a pivot pipe 41a through which a pivot shaft (not shown) for attachment of the front end of the seat rail 10 is to be passed.

An engine hanger 49 and so on are provided at the lower end of the rear frame 42.

[0028]

107

H107-3309(2007-327845) for Priority

Fig. 3 shows brackets and the like (not shown in Fig. 2) provided on the front part of the head pipe 5 where a stay 50 protruding obliquely upward and forward is provided on the front lower part of the head pipe 5 and a vertical stay 51 tilting obliquely upward and forward is supported on its front end.

The upper end of the stay 51 supports the central part of an aiming shaft 52 as an angle adjusting shaft located horizontally in the vehicle width direction (left-right or transverse direction) where both the ends extend left and right with a bracket 53 attached to each tip. 54 represents a nut for fitting the headlight which is located along an extension of the aiming shaft 52. 55 represents a nut for fitting a front winker.

[0029]

A stay 56 extending forward and obliquely downward is provided on the front lower part of the stay 51 with its lower end supporting the lower part of the headlight in a longitudinally adjustable manner. The middle part of a supporting wire 57 is supported on the lower end of the stay 51. The supporting wire 57 extends left and right and each of its ends curves obliquely downward and backward with a bracket 58 at its tip. The bracket 58 has a through hole 58a on which the front end of the side cowl is supported in a vibration-proof manner.

[0030]

Next, the structure of the vicinity of the headlight will be described. Fig. 4 is an enlarged side view of the

108

H107-3309(2007-327845) for Priority

vicinity of the headlight, Fig. 5 is a front view thereof, Fig. 6 is a plan view thereof, and Fig. 7 is an exploded view including side views of components. In these figures, the screen 27 is placed along and on the upper edge of the headlight 25 and the headlight cover 30 lies over the back of the screen 27 and the top of the back of the headlight 25.

[0031]

The headlight cover 30 is a cover located behind the screen 27 and the headlight 25 and has a back extension 60 which covers the gap between the screen 27 and headlight 25, and the upper cowl 33 behind them.

The back extension 60 has a ceiling part 62 and side walls 63 which integrally extend long backward from a front part 61 with part of the rear end of the back extension 60 inserted inside the front part of the upper cowl 33. The front part 61 of the headlight cover 30 is fitted to the back sides of the screen 27 and headlight 25.

[0032]

Projections 64, 64a integrally extending backward are provided on the top of the back of the headlight 25 and the projection 64a is coupled with the side wall 63 of the back extension 60 and the projection 64 is fitted to the aiming shaft 52 by putting it on a boss 54 of the bracket 53 and fastening with a bolt 54a (Fig. 7).

The projections 64a and 64 are formed integrally but at different heights along the vehicle width direction so that they are vertically arranged as a one-piece rib-like

H107-3309(2007-327845) for Priority

member.

The aiming shaft 52 is located inside the back extension 60 with its left and right sides surrounded by the upper cowl 33 and its top covered by the ceiling part 62 so that it is invisible to the rider.

A backward extending rib 65 which extends backward is located on the bottom of the back of the headlight 25 with its rear part inserted inside the front part of the front winker 26.

[0033]

The upper cowl 33 is equivalent to the front body cover in the present invention; and the lower edge of its arm part 33a lies over the upper edge 26a of the front winker 26 and the arm part 33a's front end part 33b located near the back of the headlight 25 is detachably attached through its boss with a bolt 66 over the outside of a fitting projection 67 formed integrally with the front winker 26 and by removing the bolt 66 and unscrewing other parts, only the upper cowl 33 can be removed (Fig. 7). The fitting projection 67, protruding upward from the upper edge of the front winker 26, is fitted to the nut 55 (Fig. 3) of the bracket 53 with a bolt 55a (Fig. 7).

[0034]

As apparent from Fig. 4, the gap between the back of the headlight 25 and the front parts of the upper cowl 33 and front winker 26 is closed by the headlight cover 30 and backward extending rib 65 and a rear housing 68 protruding toward the back of the headlight 25 as viewed sideways so

110

H107-3309(2007-327845) for Priority

that there is no visible gap as viewed sideways. The rear housing 68 protrudes backward so that it overlaps the inside of the fitting projection 67.

As shown in the enlarged sectional view of Fig. 4, the upper cowl 33 is open forward through a front opening 77 rimmed with a front edge 33d and the rear side of the ceiling part 62 constituting the back extension 60 extends through the front opening 77 into the inside of the upper cowl 33 and the rear end 62a of the ceiling part 62 is located more backward than the front edge 33d.

Also, the ceiling part 62 extends obliquely upward in front of the front opening 77, closing the front opening 77 as viewed frontally.

[0035]

As shown in Fig. 5, the headlight cover 30 is larger than the front opening 77 of the upper cowl 33 as viewed frontally and the gap in the joint between the headlight cover 30 and the upper cowl 33 is invisible. Particularly, regarding the transverse width of the headlight cover 30, it stretches left and right so that it is larger than the front opening of the upper cowl 33 as viewed frontally. Consequently, the joint between the headlight cover 30 and the upper cowl 33 is invisible as viewed frontally and the appearance is thus improved. In addition, this prevents entry of foreign matter, dust or the like through the joint during running.

[0036]

The front opening 77 is surrounded by the front edge

33d of the upper cowl 33 and the line indicating the contour of the front opening 77 follows the front edge 33d, going from a point designated by reference numeral 33d in the upper part of the figure through points designated by reference symbols A, B, C and D down to the front end part 33b. The top of the front opening 77 is in a higher position than the rear end of the ceiling part 62 of the headlight cover 30 and transversely it is almost as wide as the headlight 25 with its left and right ends located outside the side walls 63. Due to the presence of the front opening 77, which is widely open forward as described above, the back extension 60 of the headlight cover 30 can be housed inside the upper cowl 33 and with it thus housed, the headlight cover 30 can oscillate longitudinally during aiming adjustment.

[0037]

The headlight 25 is virtually V-shaped as viewed frontally and is of the two-lamp type and the virtually V-shaped lower end 69 of the screen 27 lies over a bump part 25a formed on the upper end edge of the headlight 25 from outside.

Visor covers 70, which are plastic decorative members approximately parallel in the vertical direction, lie over the left and right sides of the screen 27 surface and are fastened with screws 71 screwed into the lower ends of the visor covers 70 from ahead, together with the screen 27 and visor stay 72 (Fig. 4). The upper parts of the visor covers 70 are fixed from the back of the screen 27 with

screws 71 (Fig. 7).

[0038]

The headlight 25 has a pair of left and right bulbs 73 on the left and right. The front wipers 26 are located on the left and right of the headlight 25 where their upper parts come inside the left and right sides of the headlight 25 and position lamps 74 and winker lamps 75 are vertically arranged and these are located outward left and right of the headlight 25 as viewed frontally and are visible.

[0039]

The front ends 26b of the front winker 26 are located almost in the center of the vehicle width at the lower part of the headlight 25 and there is space between the left and right front ends 26b with the center of the lower part of the headlight 25 protruding downward in this space.

The arm parts 33a extending forward on the left and right of the upper cowl 33 stretch along the left and right edges of the screen 27 and headlight 25 above the front wipers 26 with their front ends inserted inside the headlight 25.

[0040]

In Fig. 6, the upper cowl 33 can be split into left and right parts and the left and right parts are joined along vehicle body centerline CL and integrally connected at two (front and rear) points with a fastener 76a and a screw 76b. Its upper surface including the joint forms a virtually flat part 33c. The front edge 33d of the virtually flat part 33c, in combination with the left and

113

H107-3309(2007-327845) for Priority

right arm parts 33a, forms a large front opening 77. The width of the front opening 77 is large enough to embrace the back extension 60 of the headlight cover 30. The rear end of the ceiling part 62 stretches under the virtually flat part 33c, as wide as the width of the front edge 33d and rear end 62a.

Therefore, the gap between the screen 27 and the front edge 33d of the upper cowl 33 is closed by the ceiling part 62 as viewed from above. Also, part of the side wall 63 forms a side wall rear part 63a protruding outward from the front part 61 and covers the front opening 77.

[0041]

Fig. 8 is a side sectional view which schematically shows the aiming adjusting mechanism of the headlight 25. The headlight unit 31 is turnably supported on the head pipe 5 side by the aiming shaft 52, and a guide plate (described later) at the bottom of the headlight unit 31 is located in a way to be longitudinally adjustable with respect to the lower end of the stay 56 with an adjust bolt 79 (Fig. 7), so that by tightening the adjust bolt 79, the position of the headlight unit 31 is fixed and the optical axis angle is fixed.

Conversely, by loosening the adjust bolt 79, the guide plate can be freely moved longitudinally with respect to the stay 56, so the optical axis of the headlight unit 31 can be freely turned on the aiming shaft 52 vertically and the optical axis angle can be freely adjusted.

H107-3309(2007-327845) for Priority

[0042]

Imaginary line A in the figure indicates a condition that the headlight unit 31 is in its most upright position or the optical axis angle (elevation angle with respect to the horizontal line) is the minimum. The solid line indicates its standard position corresponding to an optical axis angle in a finished vehicle which complies with law. Imaginary line B indicates a condition that the headlight unit 31 is most tilted backward or the optical axis angle is the maximum.

The optical axis of the headlight unit 31 can be adjusted in the range from imaginary line A to B by the aiming adjusting mechanism. An optical axis adjustment can be easily made by operating the adjust bolt 79 with a hand inserted through the space under the headlight 25 between the left and right front wipers 26.

[0043]

Furthermore, as indicated by the turning trajectory of contour line C of the back of the headlight unit 31 as viewed sideways during aiming adjustment (C0 corresponds to standard position, C1 corresponds to A or minimum angle, C2 corresponds to maximum angle), the contour line C overlaps contour line D of the front ends of the upper cowl 33 and front wipers 26, fixed on the vehicle body and immovable, as viewed sideways and the contour line C of the back of the headlight unit 31 as viewed sideways never goes forward beyond the contour line D during aiming adjustment; therefore, there is no possibility of a gap being formed

between the back of the headlight unit 31 and the contour line D and no visible gap is formed on the back of the headlight unit 31 during aiming adjustment as viewed sideways, permitting maintenance of a good appearance. The elements which constitute the contour line C as viewed sideways are the back side parts of the headlight cover 30 and headlight 25; in particular the ceiling part 62 and the backward extending rib 65 largely influence the upper portion and lower portion respectively.

[0044]

Fig. 9 is a sectional view taken along the line 9-9 in Fig. 4. Projections 64a protruding backward are integrally formed on the left and right sides of the headlight 25 and the rear parts of the side walls 63 of the headlight cover 30 lie over the outside of the rear ends and integrally connected with tapping screws 80 from outside. The side walls 63 are each located between the headlight 25 and the arm part 33a, closing the gap between the headlight 25 and the arm part 33a.

[0045]

Fig. 10 is a sectional view taken along the line 10-10 in Fig. 4. Projections 64 protruding backward 64 are integrally formed on the left and right sides of the back of the headlight 25 with their rear ends turnably fitted to both axial ends of the aiming shaft 52 with bolts 54a. The bolts 54a are concentric with the aiming shaft 52 and the headlight 25 can freely turn around the bosses' 54 with respect to the axial center line of the aiming shaft 52.

118

H107-3309(2007-327845) for Priority

The gap between the headlight 25 and the front winker 26 in the axial direction of the aiming shaft 52 is closed by the arm part 33a. The position of the arm part 33a is determined by putting it on the step part 26c of the front winker 26.

[0046]

The front end of the stay 56, extending downward (forward in the figure) from the aiming shaft 52, is coupled with a guide plate 78 provided in the rear housing 68.

Reference numeral 81 in the figure represents a mounting seat for the headlight cover 30 and visor stay 72 and a concavo-convex part is provided ahead of the mounting seats 81 in the center so that the inwardly curved fitting end (not shown) formed on the central lowest end of the screen 27 is inserted and fitted in it.

[0047]

Fig. 11 is a sectional view taken along the line 11-11 in Fig. 4, where the backward extending rib 65, extending backward from the bottom of the headlight 25, stretches to a more backward position than the line E connecting the left and right upper edges 26a, closing the gap between the headlight 25 and the upper edge 26a of the front winker 26 as viewed sideways. The backward extending rib 65, integrally formed with the rear housing 68 of the headlight 25, extends backward and expands in the vehicle width direction, a groove 82 is formed along the vehicle centerline CL and the guide plate 78 is placed on the

27

H107-3309(2007-327845) for Priority

groove 82. The groove 82 enables longitudinal movement of the headlight 25 during optical axis adjustment as seen in the figure.

[0048]

As shown in Fig. 12, a sectional view taken along the line 12-12 in Fig. 10, the guide plate 78's vertical wall part 78a at its front end is fitted to the headlight 25 with a screw 78b and a part stretching backward with a radius from the vertical wall part 78a constitutes a guide part 78c where a guide groove 78d in the form of a long groove is formed in the direction of the vehicle center line CL (Fig. 10).

[0049]

On the other hand, the lower end of the stay 56 forms a receiving part 56a which bends and extends forward and a through hole 56b and a weld nut 83 are concentrically provided here. This receiving part 56a is placed over the guide part 78c and fastened with the weld nut 83 by passing the adjust bolt 79 through the guide groove 78d and through hole 56b from under, so the guide plate 78 is coupled with the receiving part 56a in a longitudinally adjustable or movable manner.

[0050]

Fig. 13 is a front view of the headlight 25, Fig. 14 is a plan view of it, and Fig. 15 is a sectional view taken along the line 15-15 in Fig. 14. In these figures, the rear housing 68 is integrally formed with a housing peripheral part 68a and the periphery of a lens 68b is

fitted to the housing peripheral part 68a (Fig. 15).

[0051]

As apparent from Fig. 14, the backward extending rib 65 is formed on the lower part of the back of the housing peripheral part 68a as curved in the shape of a downward convex and open upward and the aiming adjusting mechanism is located inside and above the backward extending rib 65 in a way to shut out mud, water or the like from under or obliquely from under.

Bosses 84 are formed above the backward extending rib 65 and on the step part at the central lower part of the back of the headlight 25 and the vertical wall 78a of the guide plate 78 is screwed thereon. The left and right ends of the backward extending rib 65 are high enough to reach the vicinity of a socket 85 of the rear housing 68.

[0052]

Fig. 16 is a front view of the headlight cover 30 combined with the visor stays 72. The headlight cover 30 has horn-like front parts 61 protruding left and right upward with a notch 61a made in the bottom of each front part 61.

A support plate 86 for the visor stay 72 lies inside this notch 61a. The support plate 86 is a vertically long plate member inserted in the notch 61a with cylindrical nuts 87, protruding forward, fixed on its top and bottom. A through hole 61b is made in the upper part of each front part 61.

[0053]

H107-3309(2007-327845) for Priority

The front parts 61 contact and support the screen; the front parts 61 are screwed by placing the back of the screen over them and tightening screws 71 (Fig. 17) from the front side of the screen through the nuts 87. The upper one of the upper and lower screws 71 is tightened with rubber inserted for vibration absorption. The screen is screwed by inserting tapping screws from behind through the through holes 61b provided in the upper ends of the front parts 61 (see Fig. 7).

[0054]

As apparent from Fig. 16, a bottom part 30a, continuous with the left and right side walls 63, is provided inside the left and right front parts 61 and this bottom part 30a is a virtually flat part tilting down forward in a stepwise pattern with a boss 30b formed on its tip. A tip edge 30c, located more forward than the boss 30b, has a convexo-concave shape and is to be engaged with the center bottom of the screen.

The rear of the bottom part 30a is continuous with a back wall 30d and the space between the left and right side walls 63 is closed by the back wall 30d. The top of the back wall 30d is continuous with the ceiling part 62.

The ceiling part 62, extending backward, has a virtually wavy rear end and its left and right sides constitute side wall rear parts 63a protruding outside of the front parts 61.

[0055]

The visor stay 72 includes an oblique arm part 88a, a

horizontal arm part 88b, and a stay 89, and the left and right support plates 86 are supported by the top parts of the left and right oblique arm parts 88a expanding upward, and the lower end of each oblique arm part 88a is coupled with the horizontal arm 88b placed horizontally in the vehicle width direction. The rear end of the stay 89 is welded to the center of the lower part of the horizontal arm part 88b.

Since the support plate 86 faces the notch 61a, the front end face of the nut 87 can be approximately flush with front part 61 but the horizontal arm part 88b can be placed under the bottom part 30a with the oblique arm part 88a inside the notch 61a.

[0056]

Fig. 17 shows the positional relation between the visor stay 72 and the headlight cover 30 as viewed sideways. The horizontal arm part 88b stretches curving forward and the stay 89 provided on its bottom stretches further forward and its tip 89a, bending upward in a stepwise pattern, is in contact with the lower face of the bottom part 30a, causing the boss 30b and the nut 89b to coincide with each other.

By putting the nut 89b on the mounting seat 81 (Fig. 10) together with the bottom part 30a to bring the nut 89b to the mounting seat 81 and tightening the bolt from above the boss 30b, the bolt, having passed through the boss 30b and the mounting seat 81, is fastened to the nut 89b, so that three members, the headlight cover 30, headlight 25

H107-3309(2007-327845) for Priority

and visor stay 72, can be fastened together without any nut on the mounting seat 81 and boss 30b.

[0057]

Fig. 18 is a front view of the upper cowl 33 where the upper cowl 33 forms a large opening 77 which is surrounded by the left and right arm parts 33a and the virtually flat parts 33b on its top and left and right sides and is open downward and forward/backward. The upper cowl 33 is connected at the joint 90 along the vehicle body center CL with the screws 76 (Fig. 6). 95 represents the point of connection.

[0058]

Fig. 19 is a view illustrating the connection structure of the left and right virtually flat parts 33b; a depressed step part 92 is formed on one of the virtually flat parts 33b along a joint edge 91 and a seat 93 is formed there.

The seat 93, which is depressed from the surface like the step part 92, includes a through hole 93a and a ring part around it.

[0059]

The joint edge 94 of the other virtually flat part 33b has a thin bottom so that when it lies over the step part 92, it is flush with the virtually flat part 33b on the step part 92 side and a connection 95 to engage with the seat 93 is formed and a through hole 95a is formed there.

The through hole 95a is concentric with the through

12✓

H107-3309(2007-327845) for Priority

hole 93a and has a smaller diameter than it; a screw 76 is passed through it for connection. As indicated by screws 76 in Fig. 6, there are two connections 95, a front one and a rear one, where the rear connection is fastened to the center cover 36 with the screw 76 together.

[0060]

Therefore, by removing the front and rear screws 76 passed through the through holes 95a and removing the bolts 66 fixing the front ends of the arm parts 33a on the fitting projections 67 of the front wipers 26, the left and right virtually flat parts 33b can be removed separately, so the upper cowl 33 can be independently attached or detached without affecting the front wipers 26, headlight cover 30 and so on. Maintenance of the aiming shaft 52 and maintenance of the front wipers 26 can be done. Particularly, regarding the front wipers 26, bulb replacement can be easily done since the bulb is horizontally installed and designed to be attached or detached from inside the vehicle body.

[0061]

Next, how this embodiment functions will be explained. In order to make an optical axis adjustment of the headlight 25, as shown in Fig. 8, the adjust bolt 79 is loosened from under the headlight 25 and the headlight 25 is vertically turned on the aiming shaft 52; when a prescribed optical axis angle is reached, the headlight 25 is fixed by tightening the adjust bolt 79 to finish the optical axis adjustment.

127

H107-3309(2007-327845) for Priority

[0062]

At this time, when the headlight 25 turns, the whole headlight unit 31 also turns; however, part of the front of the upper cowl 33 is open and constitutes a front opening 77 and the back extension 60 on the top of the back of the headlight cover 30 is inserted through this open space into the upper cowl 33, so the back extension 60 of the headlight cover 30 and the upper cowl 33 overlap as the vehicle is viewed sideways.

[0063]

Therefore, when an angle adjustment is made for optical axis adjustment of the headlight 25, the headlight cover 30 and the upper cowl 33 constituting a front body cover always overlap in the angle adjustment range, which prevents formation of a visible gap between the headlight unit 31 and the upper cowl 33 as viewed sideways.

Furthermore, since the upper cowl 33 is open on its front side, interference between the headlight unit 31 and the upper cowl 33 is prevented while a wide angle adjustment range of the headlight 25 is assured.

[0064]

Since the ceiling part 62 of the back extension 60 covers the top of the aiming shaft 52, the gap and the headlight back are invisible to the rider and the appearance is improved. Besides, in rainy weather, rain water from above is prevented from reaching the back of the headlight.

[0065]

124

H107-3309(2007-327845) for Priority

Also as shown in Fig. 5, since the gap in the joint between the headlight unit 31 and the upper cowl 33 is invisible as viewed frontally, the appearance is improved. In addition, during a run, entry of foreign matter, dust or the like through the joint is prevented.

[0066]

Furthermore, since the upper cowl 33 can be split into left and right parts as shown in Figs. 18 and 19, maintenance of the aiming shaft 52 and surrounding parts can be easily done simply by removing the upper cowl 33 as shown in Fig. 4. In addition, since the aiming shaft 52 is located inside the upper cowl 33, entry of foreign matter, dust or the like from outside is prevented.

[0067]

Also, the backward extending rib 65 is provided to close the space between the lower part of the headlight 25 and the front part of the front winker 26 behind it, which prevents formation of a gap between the area under the headlight 25 and the vehicle body side including the front winker 26 during angle adjustment and improves the appearance as the vehicle is viewed sideways. Furthermore, the backward extending rib 65 covers the area under the headlight 25, which protects the headlight 25 from dust or foreign matter coming from the tire.

[0068]

In addition, since the back extension 60 is integrally provided on the top of the back of the headlight cover 30, the back extension 60 can be formed separately

125
H107-3309(2007-327845) for Priority

from the headlight 25, increasing the degree of freedom in forming the back extension 60.

Also, since the backward extending rib 65 is integrally formed on the bottom of the back of the headlight 25, the backward extending rib 65 can be easily formed and there is no need to form a separate member and the number of components is thus decreased.

[0069]

The present invention is not limited to the above embodiments but can be modified or applied in various ways within the principle of the invention. For example, it is not always necessary that the headlight cover 30 is separate from the headlight 25, but the headlight cover 30 may be integrally formed as part of the rear housing 68 of the housing of the headlight 25. In this case, the back extension 60 protrudes backward integrally with the headlight 25.

Alternatively the backward extending rib 65 may not be formed integrally with the bottom of the back of the headlight 25; instead, another member, for example, part of the headlight cover 30 extends downward.

Furthermore, the front vehicle cover housing the back extension 60 is not limited to the upper cowl 33 but it may be the front winker 26, side cowl 34 or the like depending on the vehicle structure.

[Brief Description of the Drawings]

[0070]

[Fig. 1] Fig. 1 is a side view of a motorcycle according to

128

H107-3309(2007-327845) for Priority

this embodiment.

[Fig. 2] Fig. 2 is a side view of the body frame.

[Fig. 3] Fig. 3 is a view showing brackets and so on provided on the front part of the head pipe.

[Fig. 4] Fig. 4 is an enlarged side view of the headlight and its vicinity.

[Fig. 5] Fig. 5 is a front view of the headlight and its vicinity.

[Fig. 6] Fig. 6 is a plan view of the headlight and its vicinity.

[Fig. 7] Fig. 7 is an exploded view of components in the vicinity of the headlight.

[Fig. 8] Fig. 8 is a side sectional view which schematically shows the aiming adjusting mechanism of the headlight.

[Fig. 9] Fig. 9 is a sectional view taken along the line 9-9 in Fig. 4.

[Fig. 10] Fig. 10 is a sectional view taken along the line 10-10 in Fig. 4.

[Fig. 11] Fig. 11 is a sectional view taken along the line 11-11 in Fig. 4.

[Fig. 12] Fig. 12 is a sectional view taken along the line 12-12 in Fig. 10.

[Fig. 13] Fig. 13 is a front view of the headlight.

[Fig. 14] Fig. 14 is a plan view of the headlight.

[Fig. 15] Fig. 15 is a sectional view taken along the line 15-15 in Fig. 14.

[Fig. 16] Fig. 16 is a view showing the headlight cover and

127

H107-3309(2007-327845) for Priority

the visor stays.

[Fig. 17] Fig. 17 is a view showing the positional relation between the visor stay and the headlight cover as viewed sideways.

[Fig. 18] Fig. 18 is a front view of the upper cowl.

[Fig. 19] Fig. 19 is a view illustrating the connection structure of the left and right parts of the upper cowl.

[Description of Reference Numerals]

3...Body frame

5...Head pipe

7...Storage box

25...Headlight

26...Front winker

27...Screen

30...Headlight cover

33...Upper cowl

34...Side cowl

50...Stay

52...Aiming shaft

56...Stay

60...Back extension

...Headlight cover

62...Extension

65...Backward extending rib

72...Visor stay

77...Front opening

78...Guide plate

79...Adjust bolt

128
H107-3309(2007-327845) for Priority

[Document Name] Abstract of the Disclosure

[Abstract]

[Object] To prevent appearance deterioration due to a gap formed between a headlight and a body cover behind it during headlight aiming adjustment.

[Constitution] A headlight cover 30 is fitted to the top of the back of a headlight 25 and a back extension 60 is provided on its back and inserted into a front opening 77 on the front of an upper cowl 33 located behind the headlight 25. A backward extending rib 65 extending backward is provided on the bottom of the back of the headlight 25 and placed in a front inner area between left and right front wipers 26.

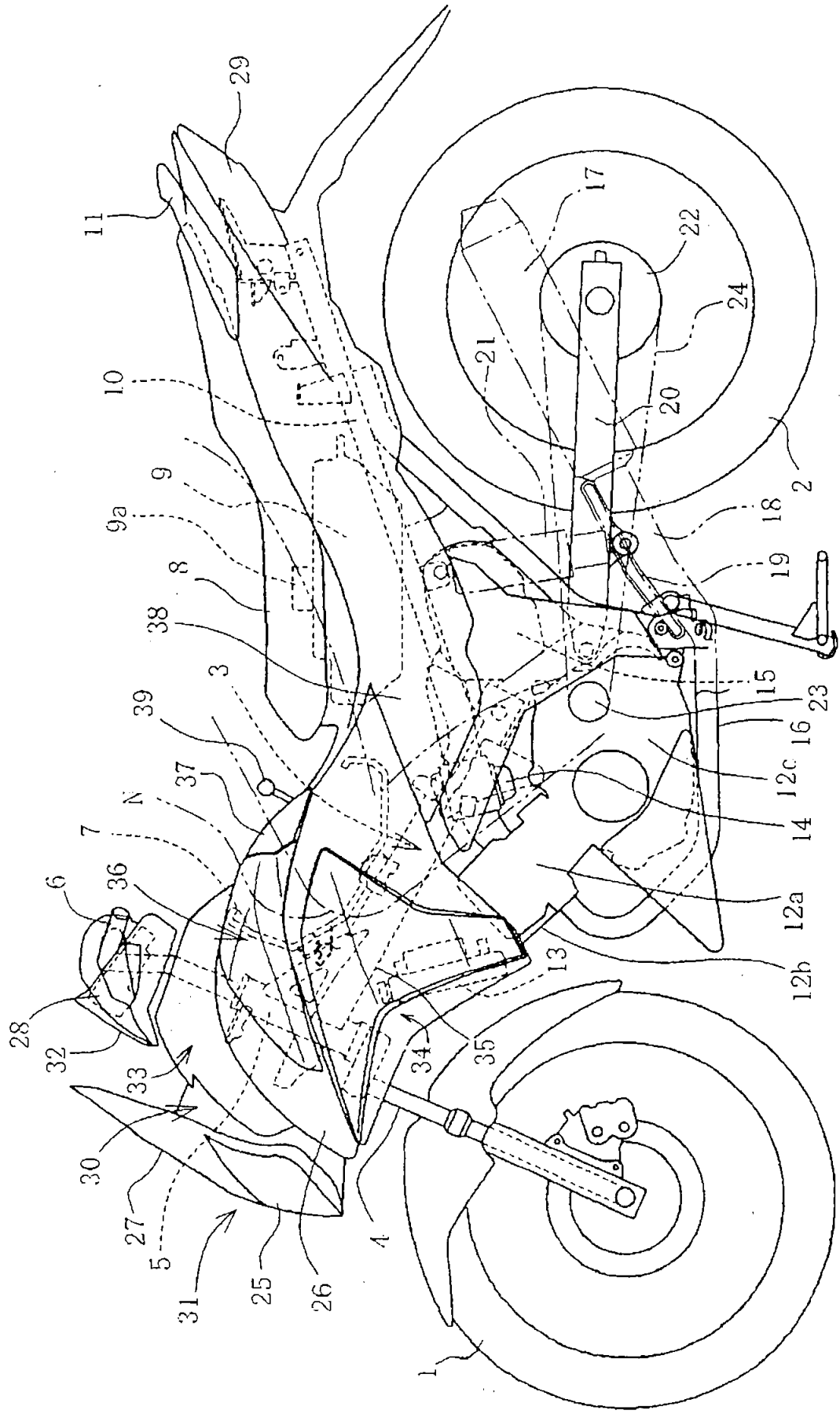
Even when the headlight 25 is turned on an aiming shaft 52 during aiming adjustment, the back extension 60 and the backward extending rib 65 lie inside the upper cowl 33 and the front wiper 26 and thus no gap is formed as viewed sideways.

[Selected Drawing] Fig. 4

129

H107-3309(2007-327845) for Priority

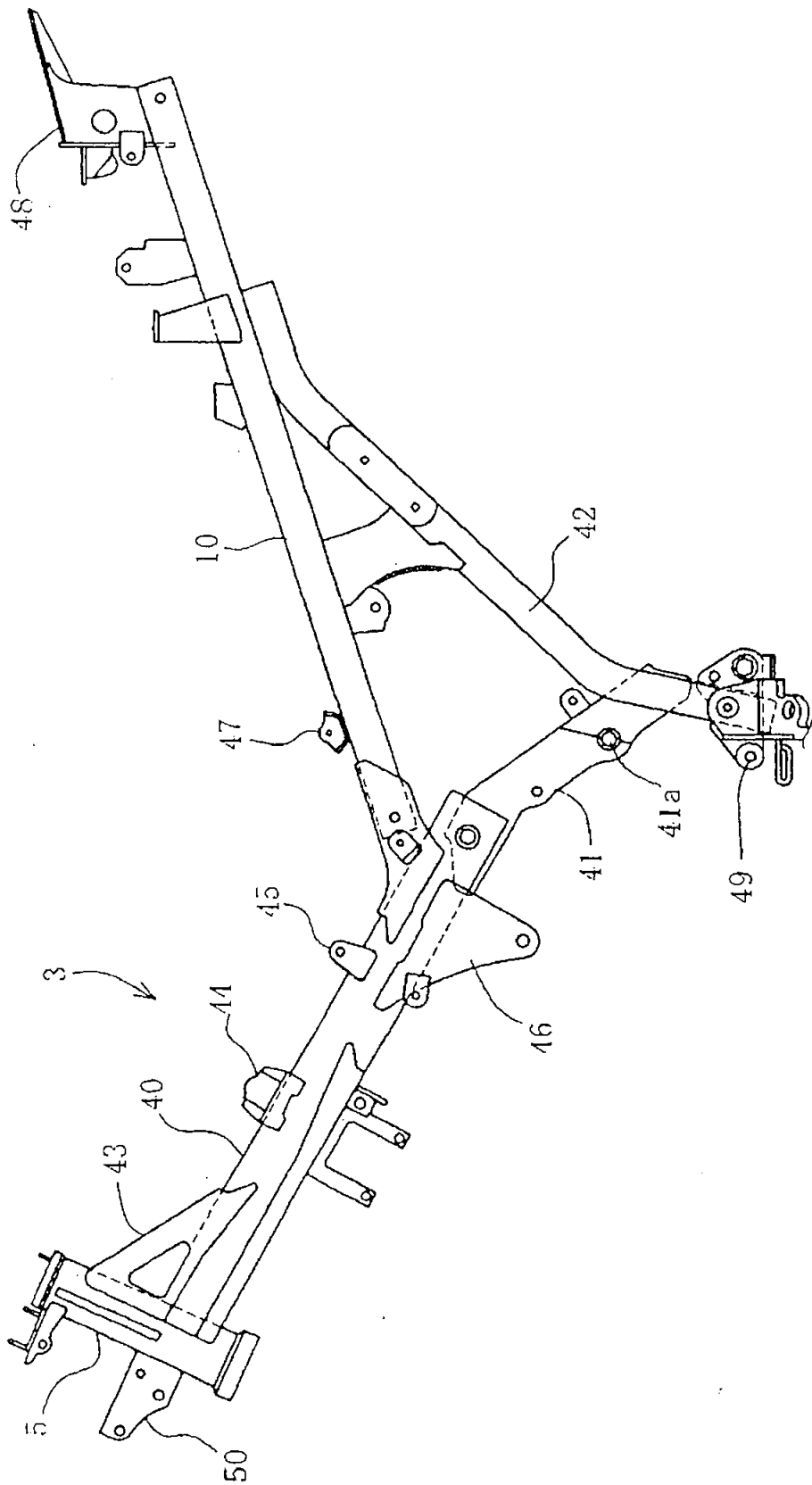
FIG. 1



130

H107-3309(2007-327845) for Priority

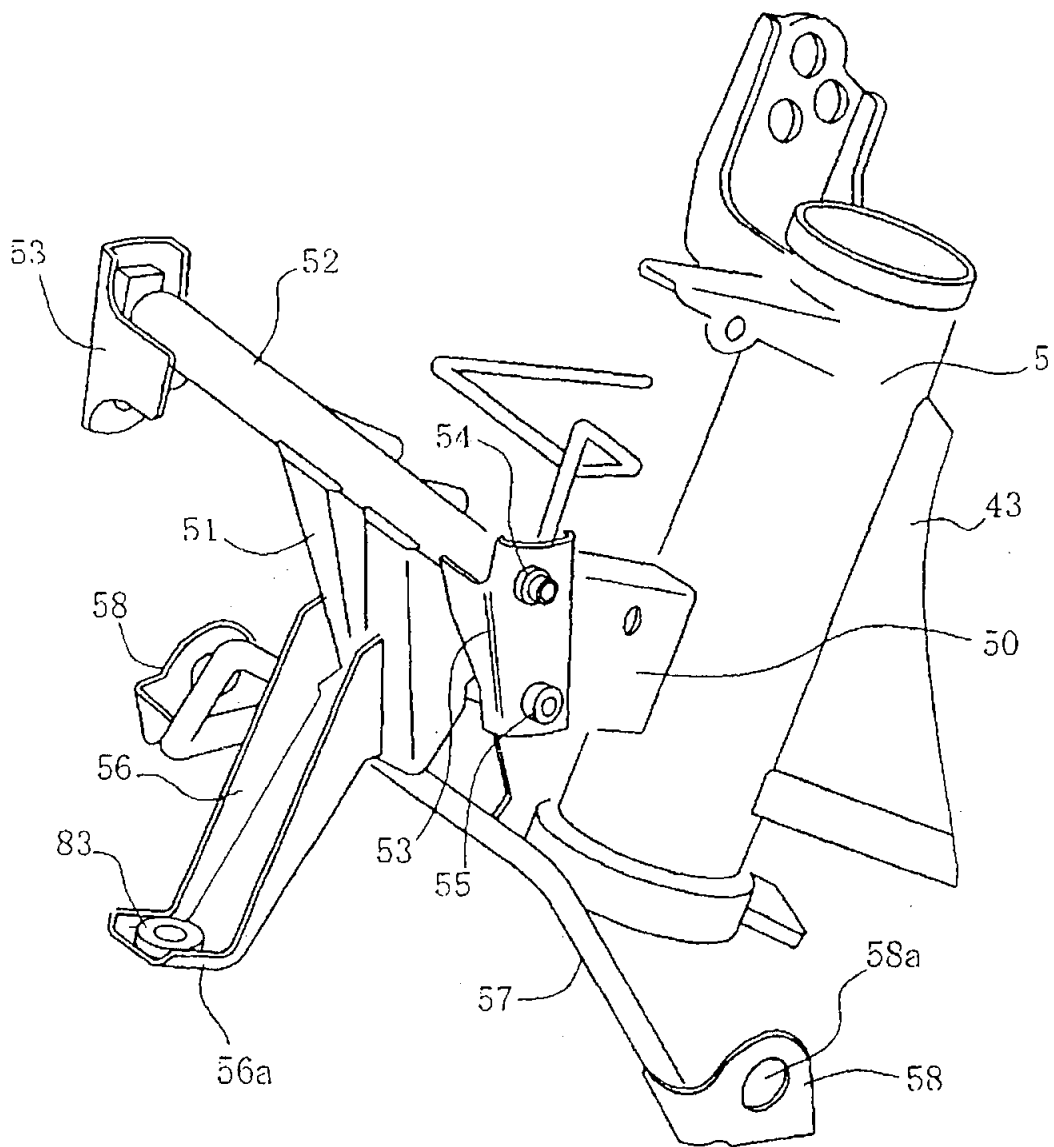
FIG. 2



131

H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 3



132

H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 4

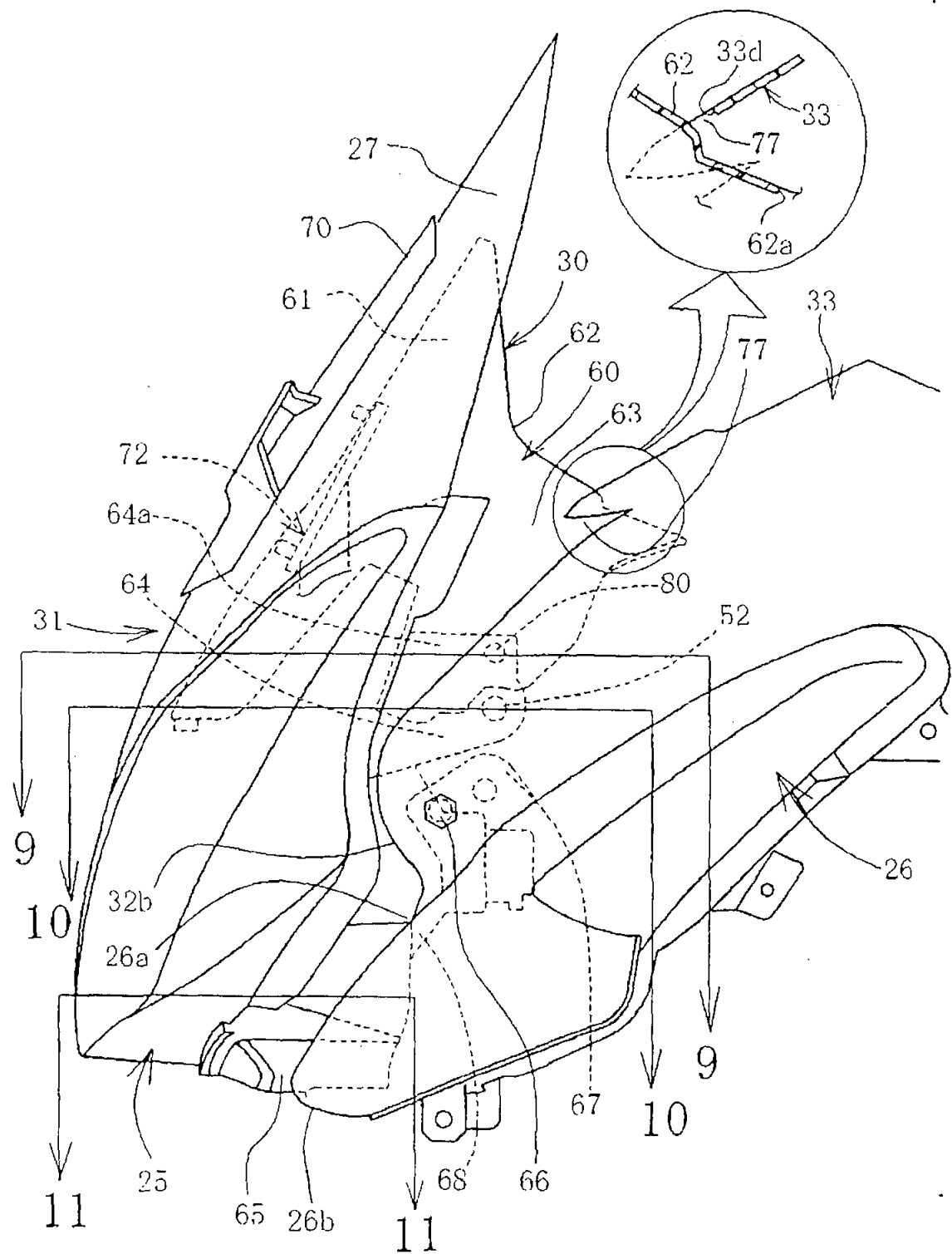


FIG. 5

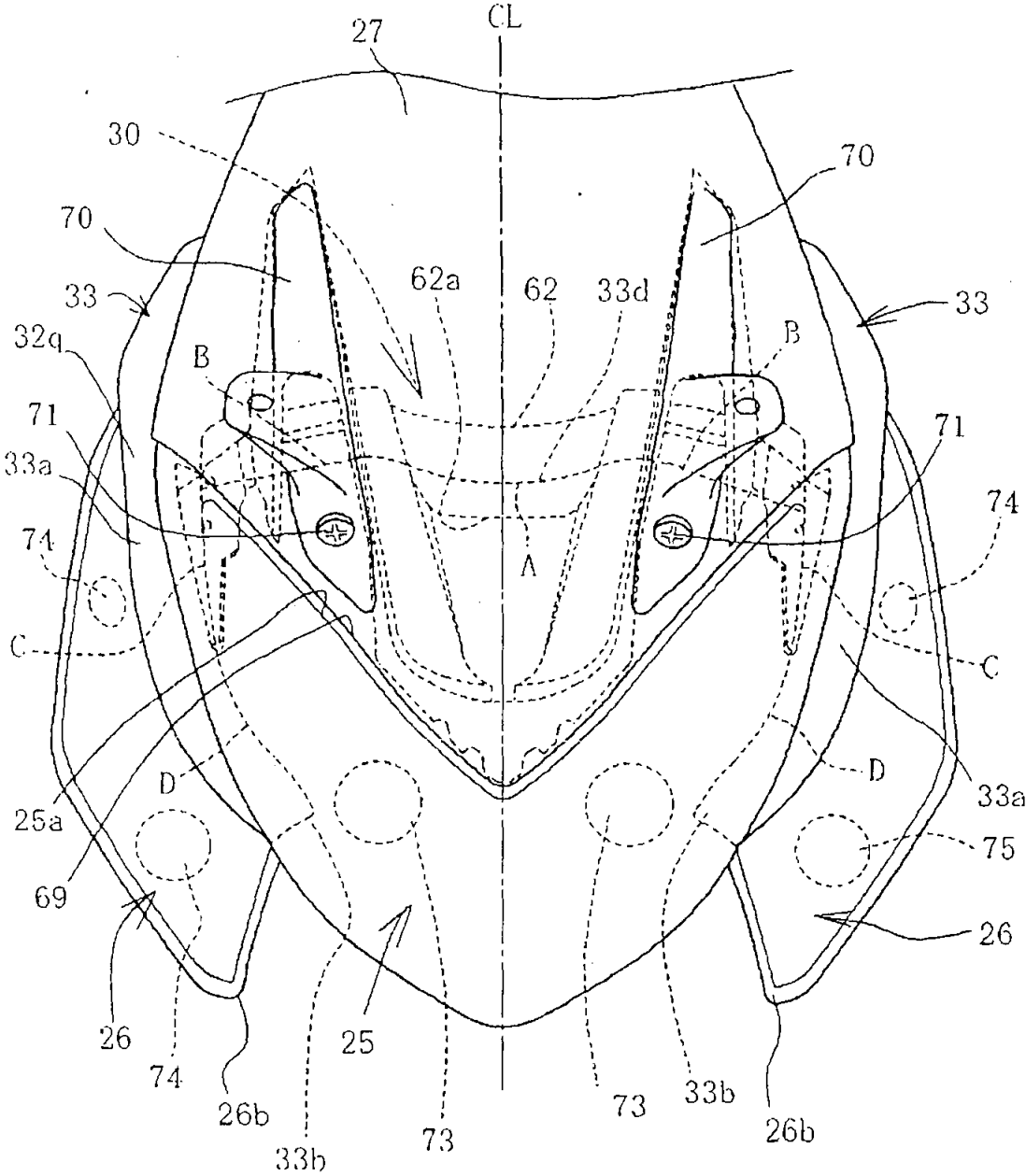


FIG. 6

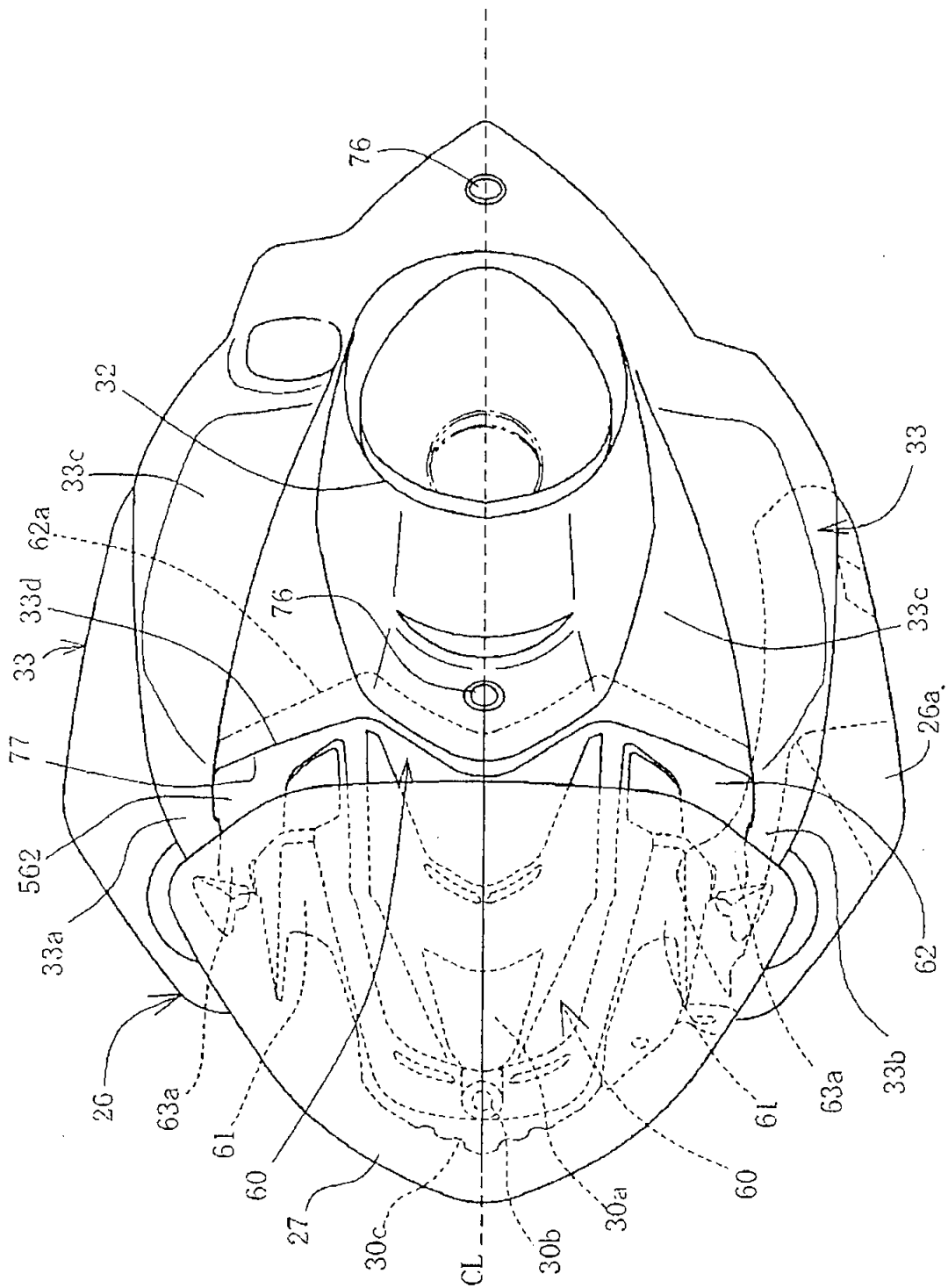
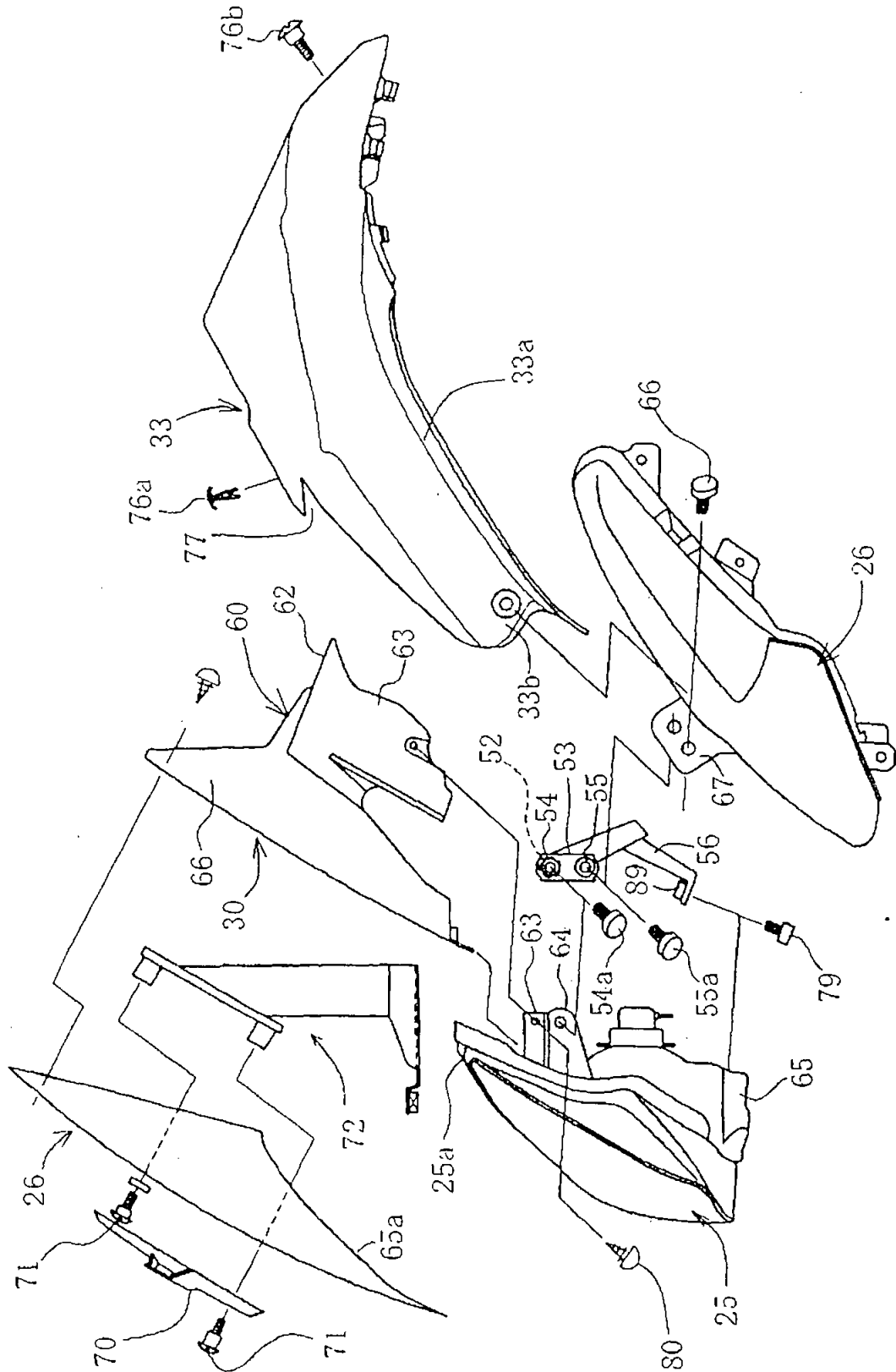


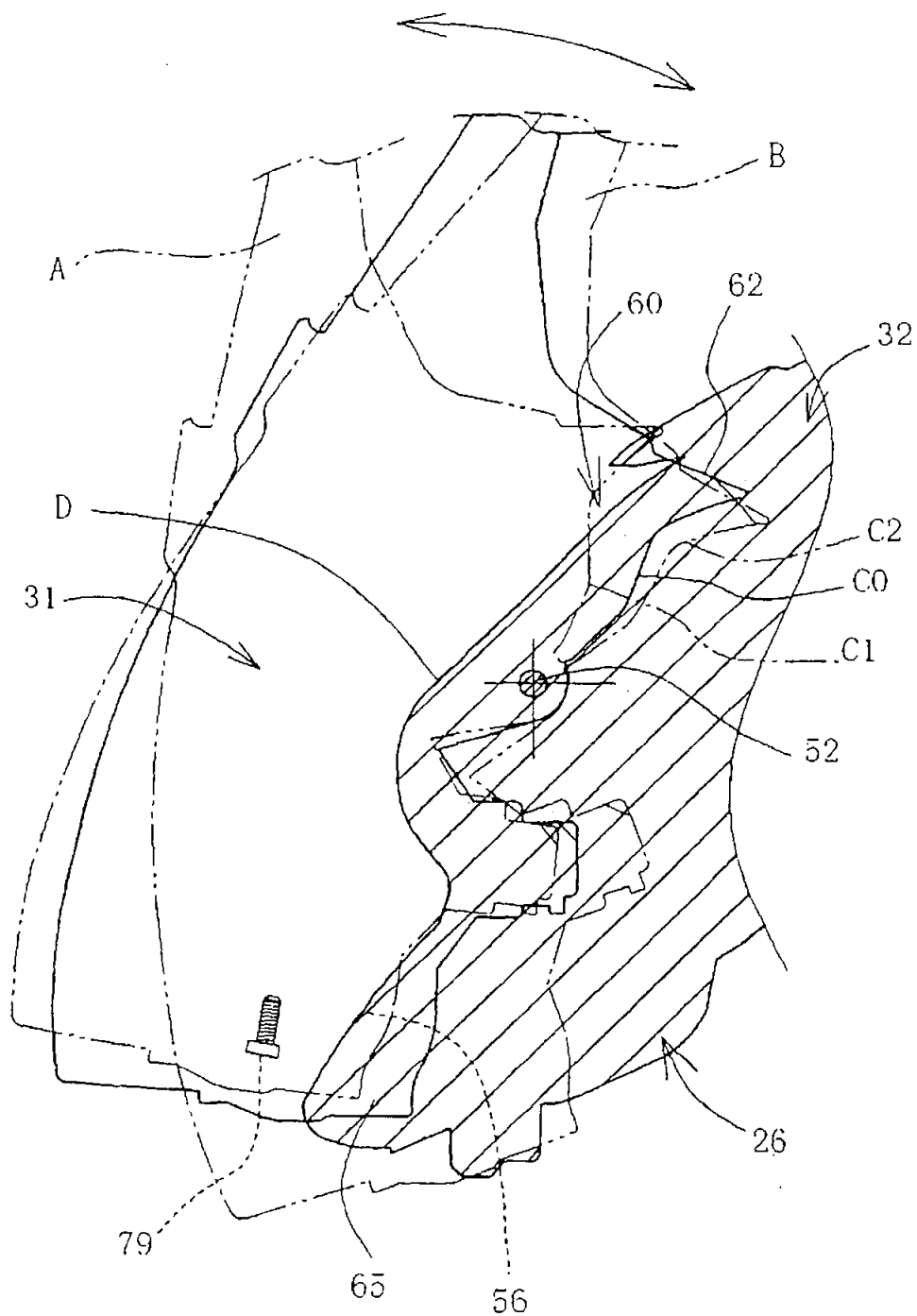
FIG. 7



136

H107-3309(2007-327845) for Priority

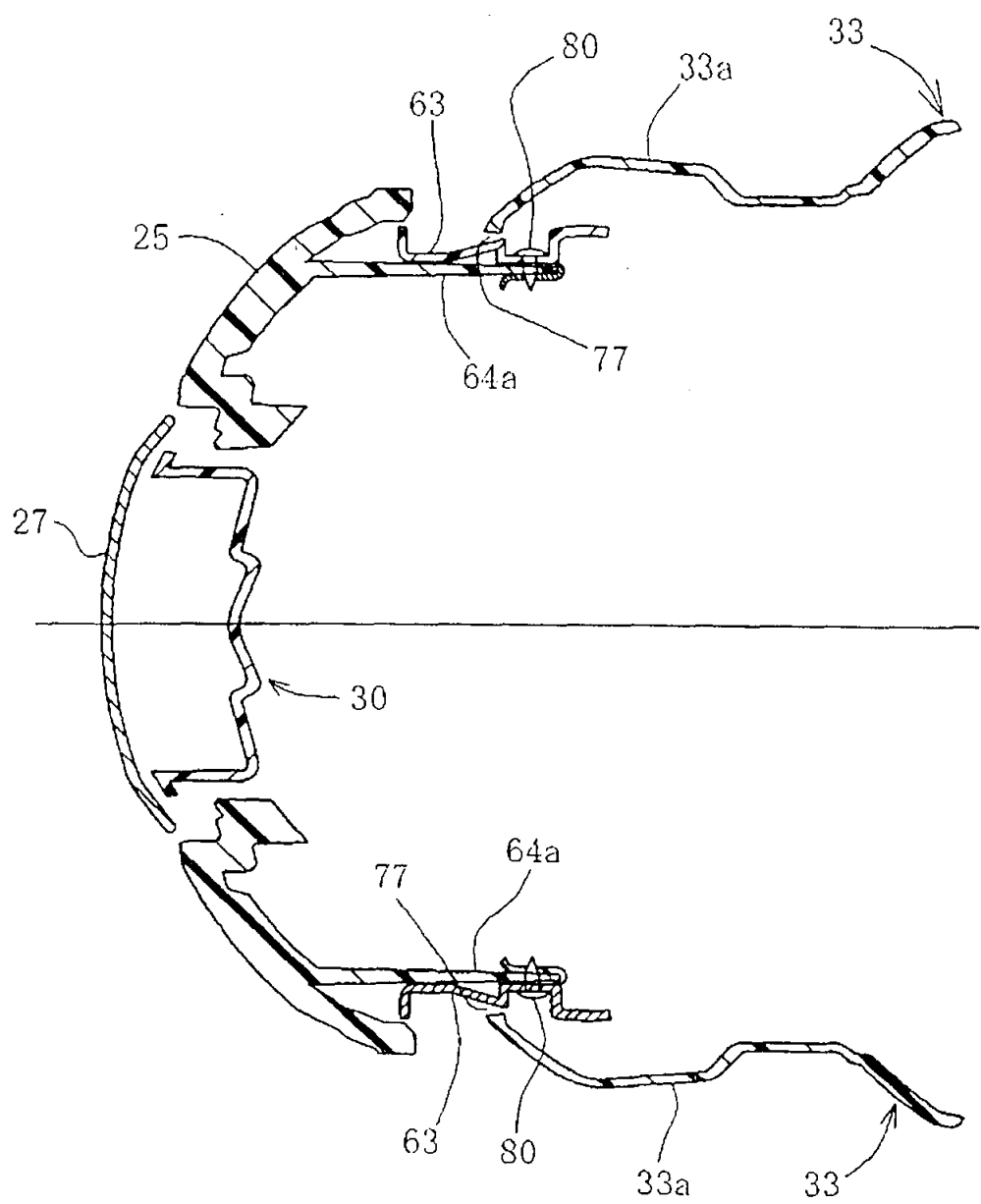
FIG. 8



13X

H107-3309(2007-327845) for Priority

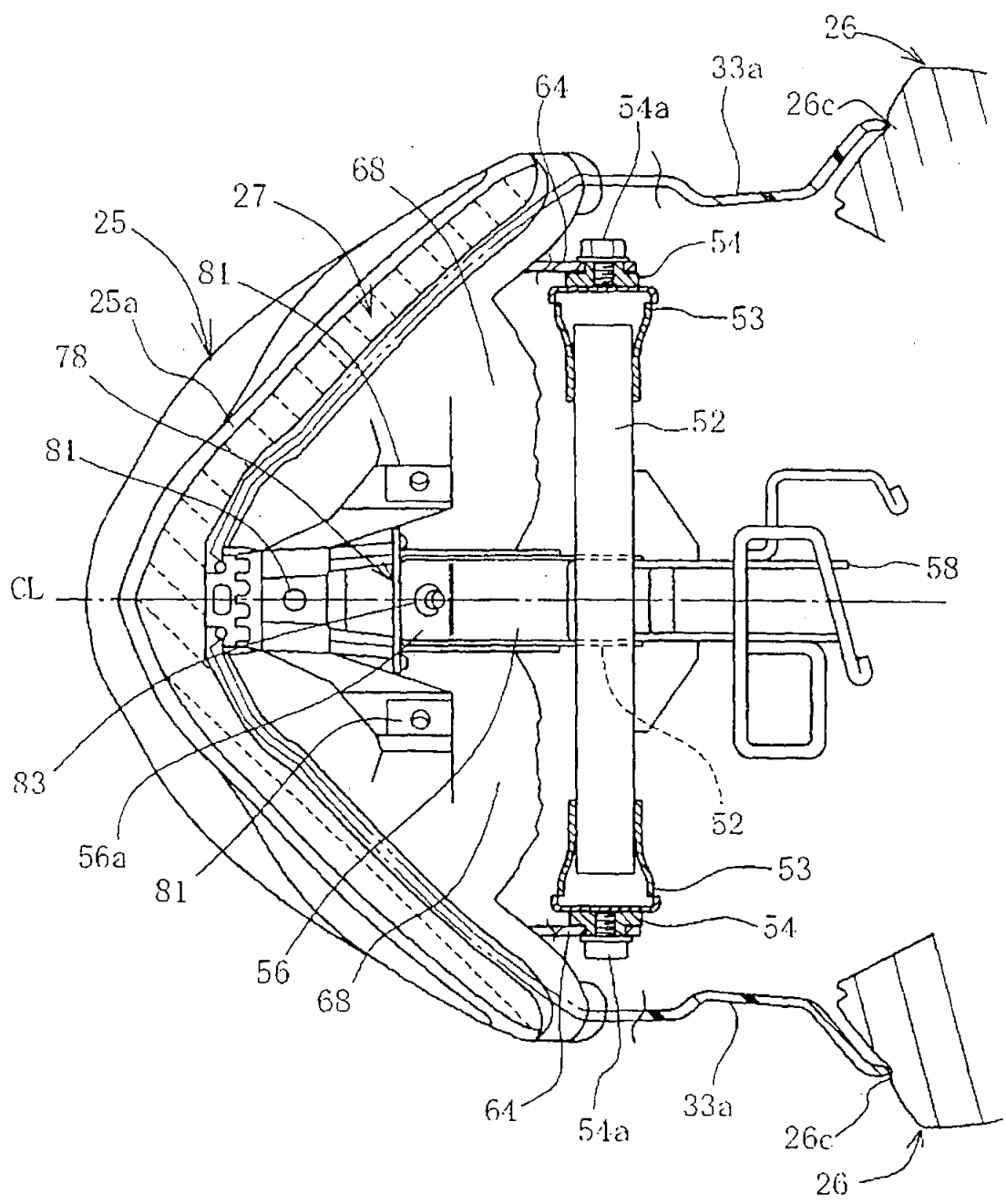
FIG. 9



176

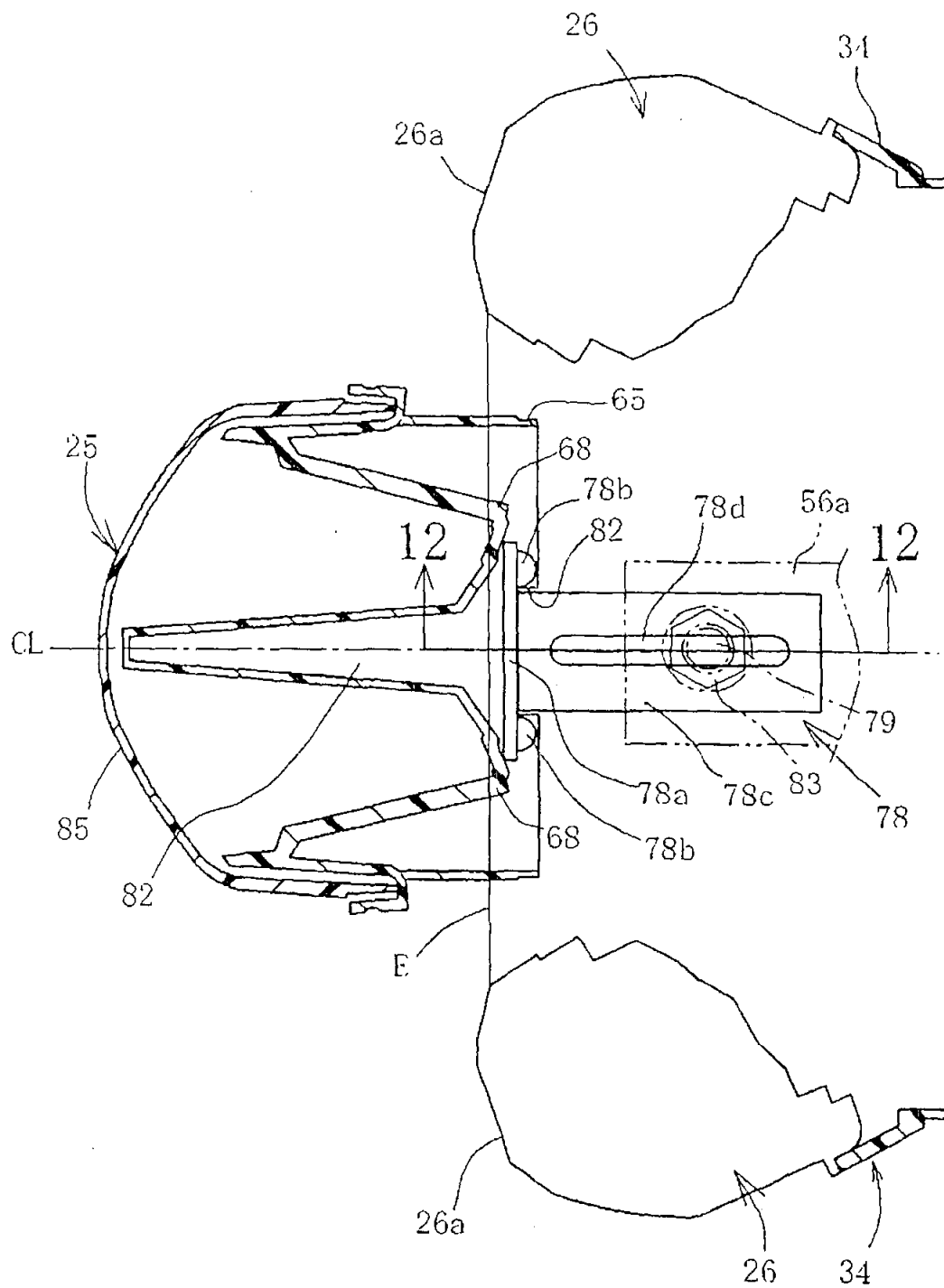
H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 10



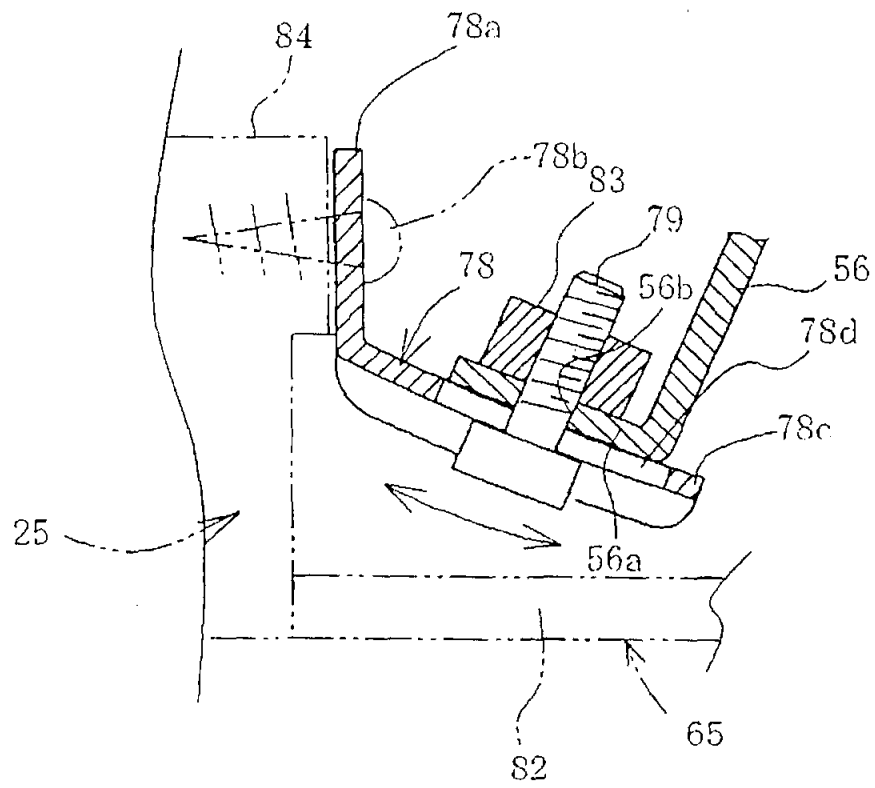
H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 11



H107-3309(2007-327845) for Priority

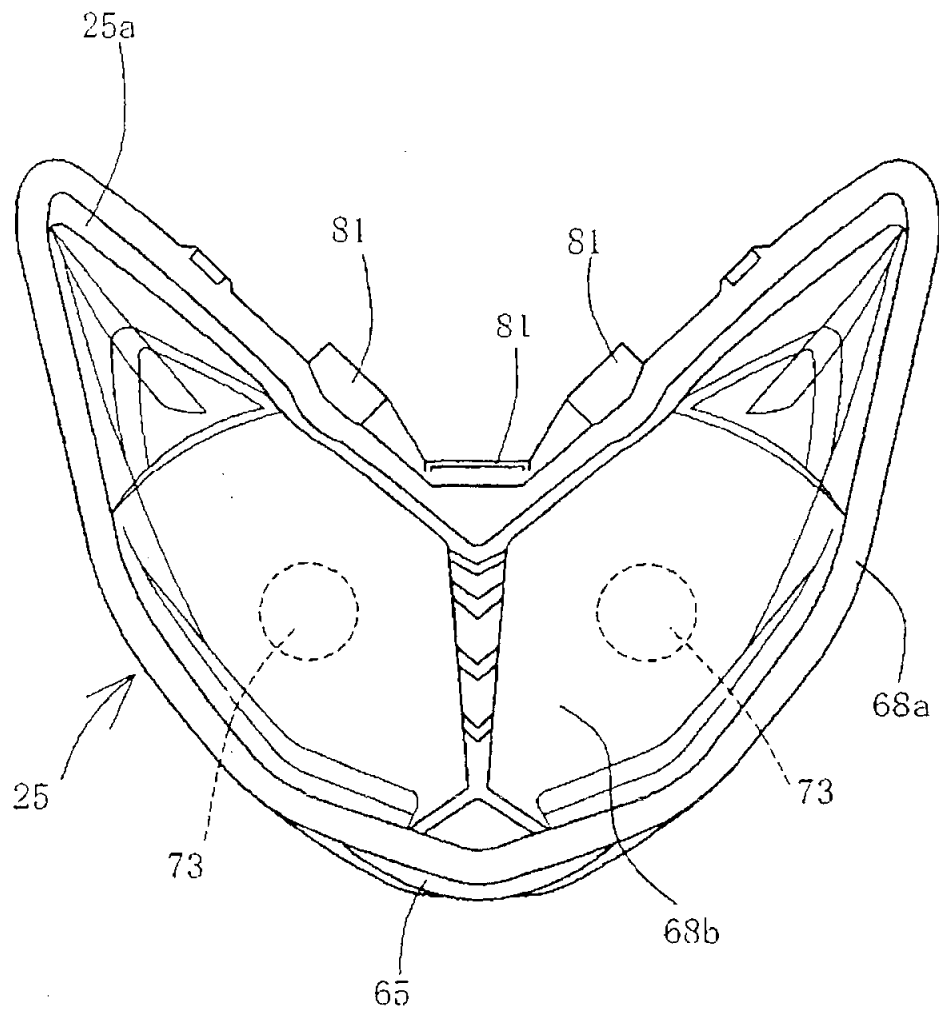
FIG. 12



141

H107-3309(2007-327845) for Priority

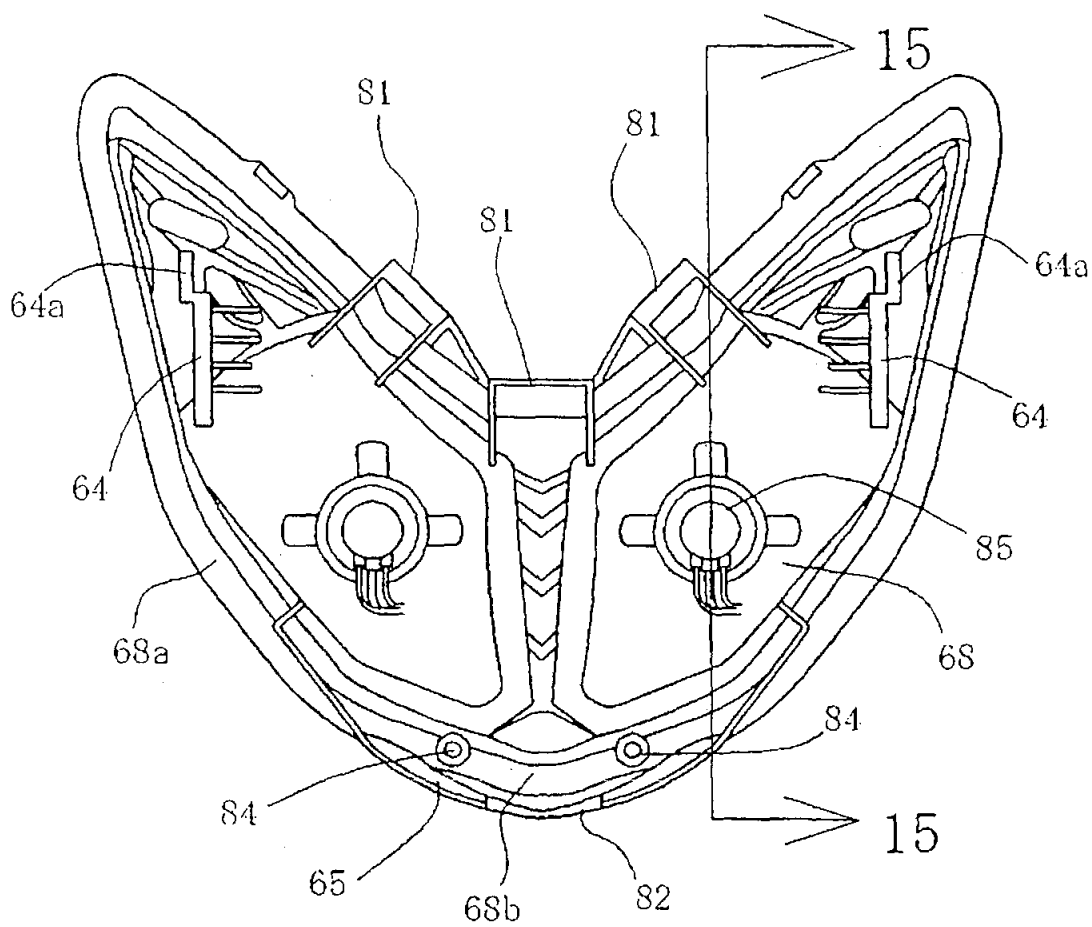
FIG. 13



142

H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 14



147

H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 15

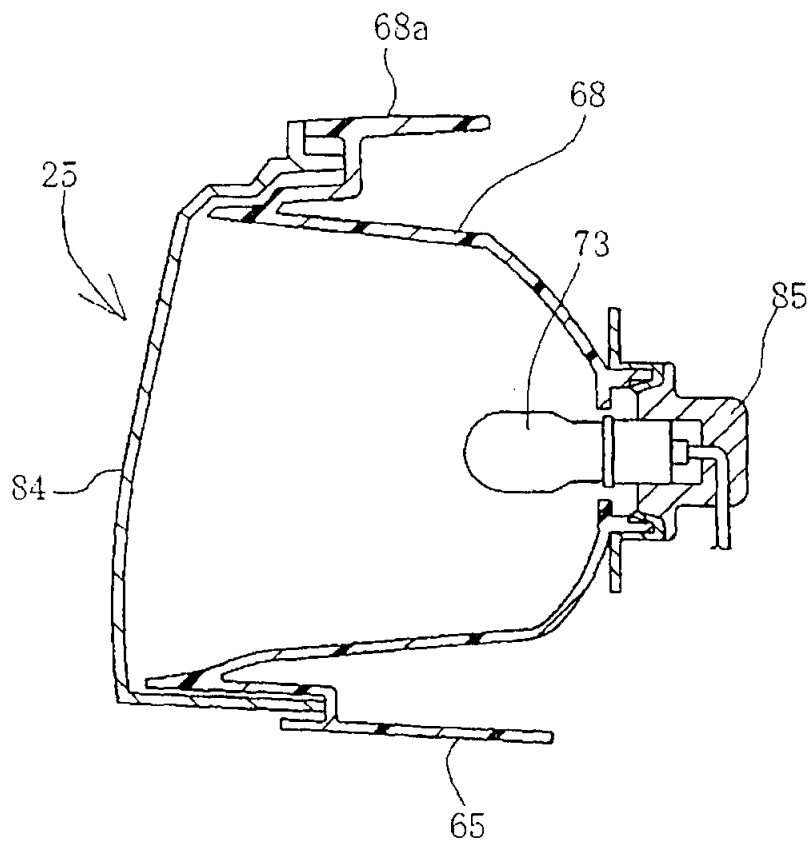
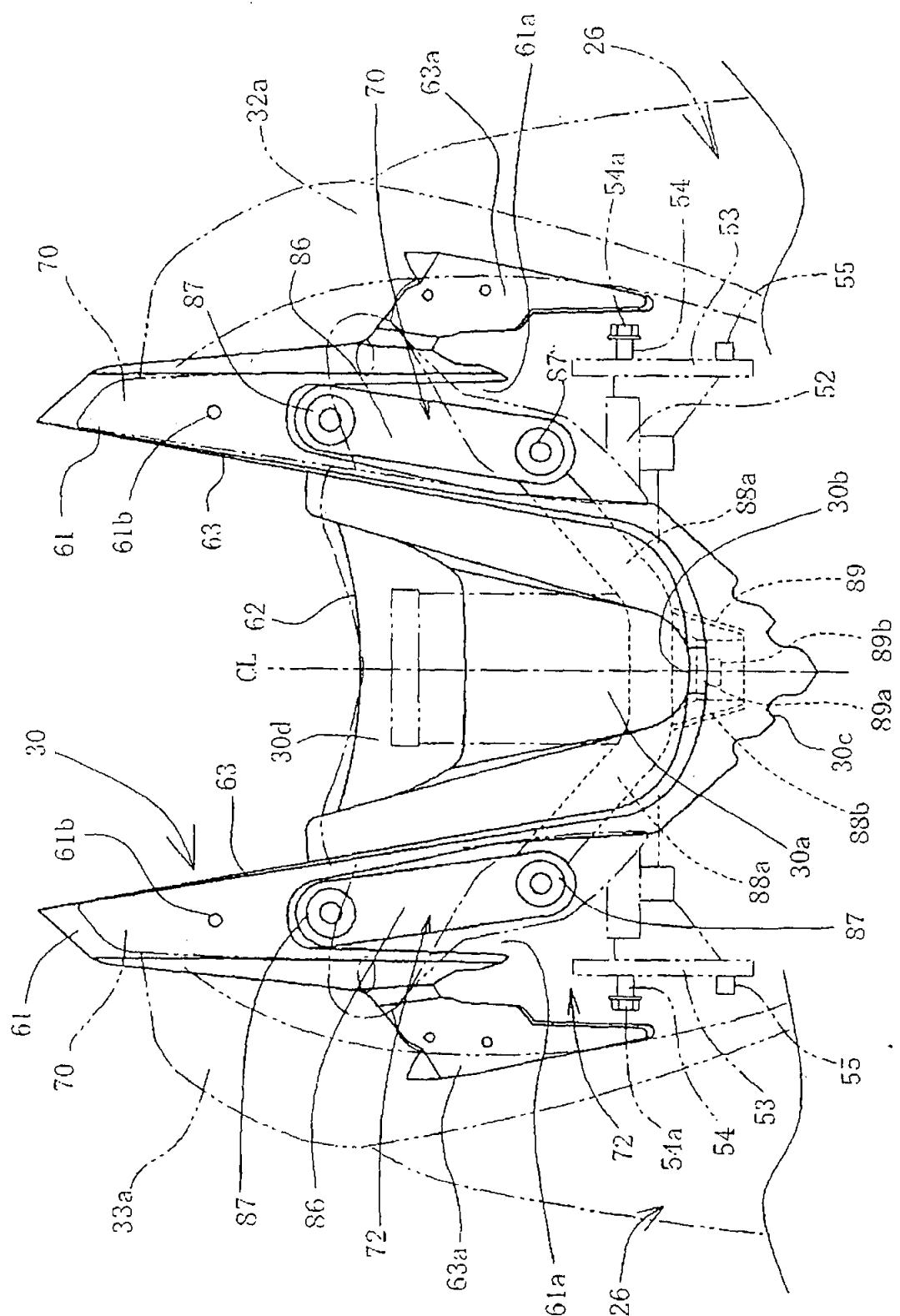
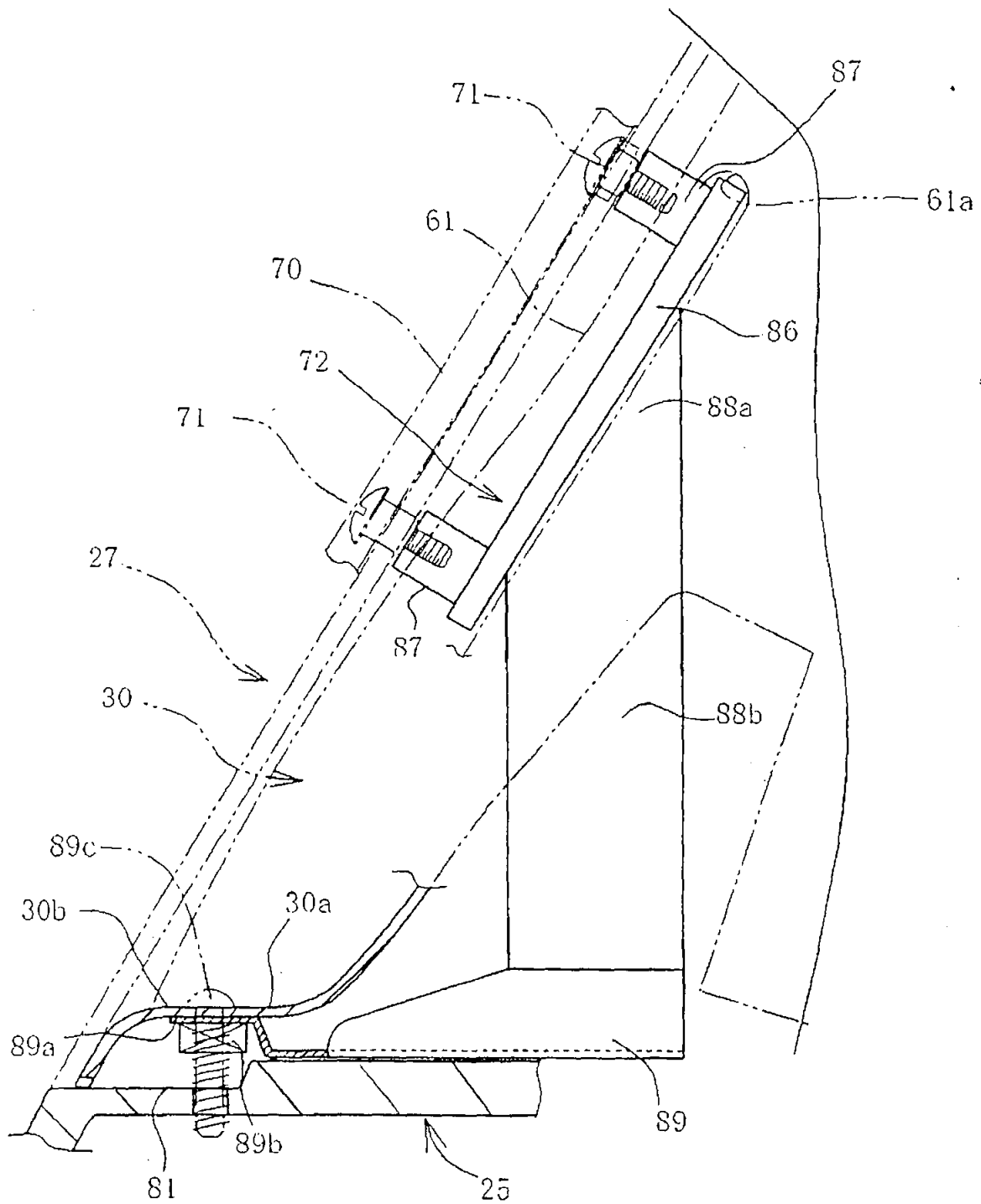


FIG. 16



241

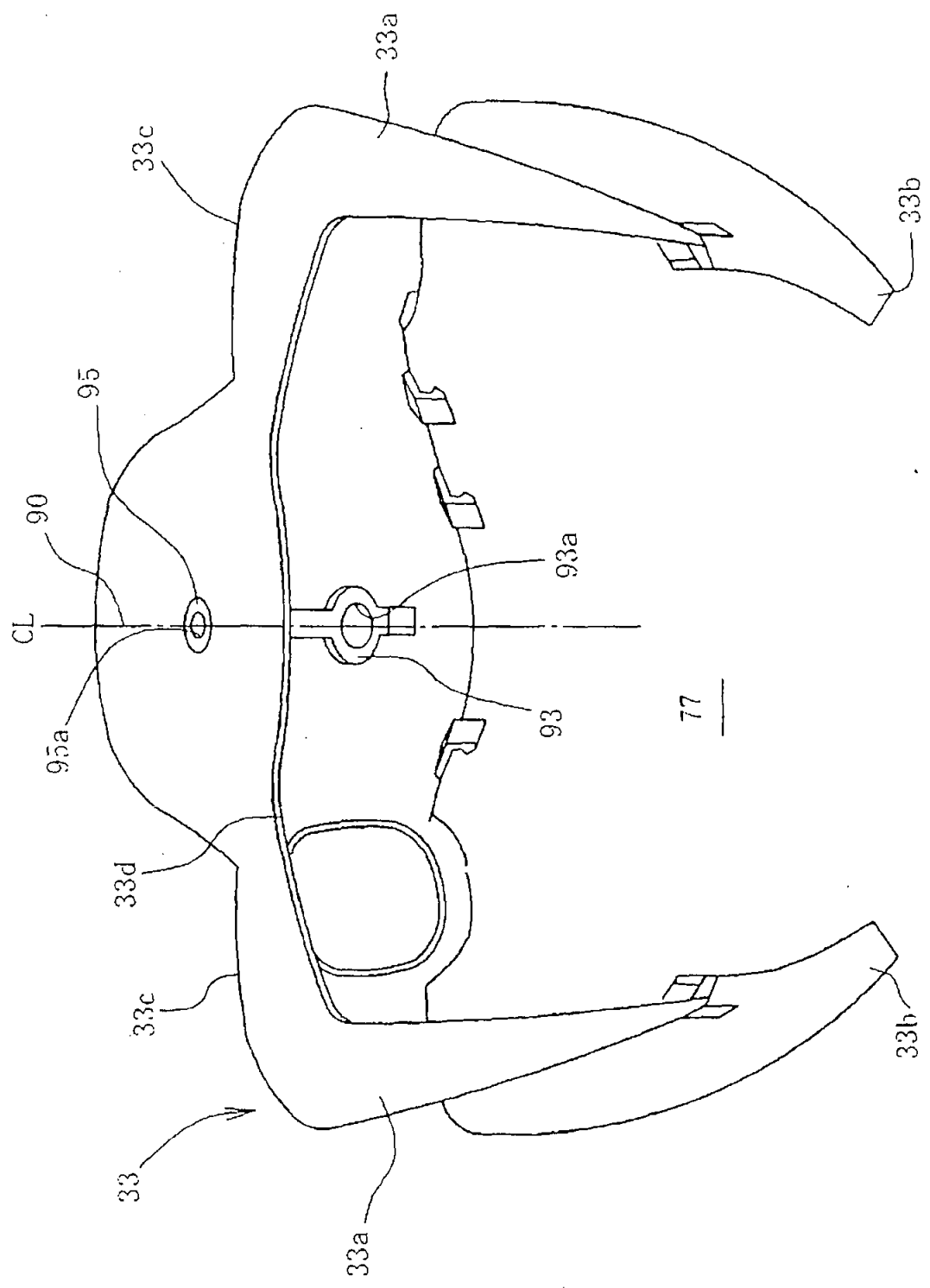
FIG. 17



14b

H107-3309(2007-327845) for Priority

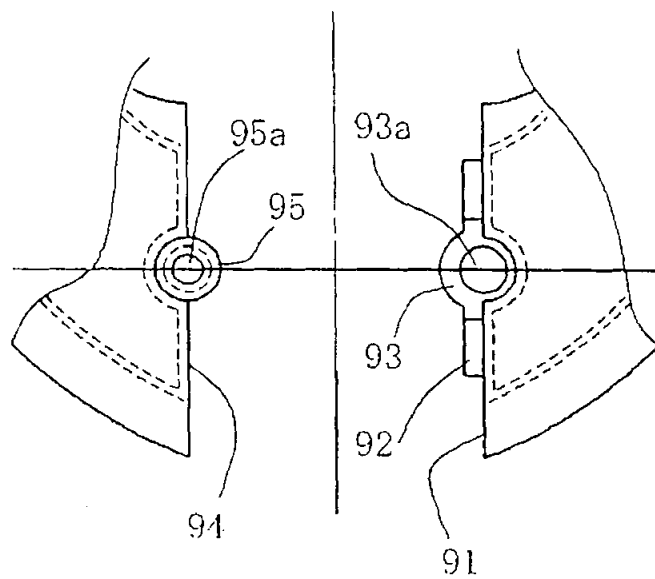
FIG. 18



2/18

H107-3309(2007-327845) for Priority

FIG. 19



148

Acknowledged Information, Added Information

(Patent Applicant No.) 2007-327845
(Reception No.) 50702637176
(Document Name) Application for Patent
(The officer in Charge) The senior charge of the Second Dept. 0091
(Filing Date of this Document) December 20, 2007

Acknowledged Information, Added Information

(Filing Date) December 19, 2007

150

OFICINA DE PATENTES

GOBIERNO DE JAPON

Por la presente certifico que el documento anexo es copia fiel de la solicitud de patente
abajo identificada presentada ante esta oficina.

Fecha de presentación: 19 de diciembre de 2007
Solicitud número: 2007-327845
Solicitante: HONDA MOTOR CO., LTD.

2 de julio de 2008

Comisario,

Oficina de Patentes: Masahiro KOEZUKA (sello)

Certificado N° 2008-3024809

151

(Nombre de documento) Solicitud de patente
(Número de referencia) H1073309
(Destino) Comisario, Oficina de Patentes
(Clasificación Internacional de Patente) B62J 17/00

(Inventor)

(Dirección) c/o: HONDA R&D CO., LTD.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón

(Nombre) Hideki IKEDA

(Inventor)

(Dirección) c/o: HONDA R&D CO., LTD.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón

(Nombre) Ken TOMIYASU

(Inventor)

(Dirección) c/o: HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun Ladkrabang, Bangkok,
10520 Tailandia

(Nombre) Pholadej Pholuang

(Inventor)

(Dirección) c/o: HONDA R&D CO., LTD.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón

(Nombre) Junichi NAKANO

(Solicitante)

(Nº de identificación) 000005326

(Nombre) HONDA MOTOR CO., LTD.

154

frontal de la cubierta delantera de la carrocería en la vista frontal.

[Reivindicación 4]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde la cubierta delantera de la carrocería puede dividirse en las secciones izquierda y derecha; y

el eje de ajuste del ángulo se ubica en el interior de la cubierta delantera de la carrocería.

[Reivindicación 5]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde un reborde que se extiende hacia atrás está dispuesto de manera integral en la base de la parte trasera de la tapa del faro delantero, y este reborde que se extiende hacia atrás se ubica entre las luces de giro sobre los lados izquierdo y derecho de la carrocería de un vehículo para hacer que el reborde que se extiende hacia atrás y las luces de giro se superpongan en la vista lateral.

[Reivindicación 6]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 1, donde la extensión posterior se conforma de manera integral con la tapa del faro delantero.

[Reivindicación 7]

La estructura de cubretablero delantero para motocicletas según la reivindicación 5, donde el reborde que se extiende hacia atrás se conforma de manera integral con la parte trasera del faro delantero.

[Denominación del documento]

Memoria

[Título de la invención] **ESTRUCTURA DE CUBRETABLERO DELANTERO PARA MOTOCICLETAS**

[Campo técnico]

[0001]

La presente invención se refiere a una estructura de cubretablero delantero que cubre un área alrededor de un faro delantero en una motocicleta y, más particularmente, a uno que no conforma una hendidura visible detrás de faro delantero, ni siquiera durante el ajuste de los ejes ópticos del faro delantero, en la vista lateral.

[Arte previo]

[0002]

Se sabe que -a modo de estructura de cubretablero delantero cerca de un faro delantero para motocicletas- en el arte relacionado se proporciona una tapa del faro delantero separada de la cubierta delantera de la carrocería del vehículo detrás del faro delantero que constituye un cubretablero delantero, y esta tapa del faro delantero está acoplada al faro delantero.

[Documento de Patente 1] JP-A N° 2007-186128

[Descripción de la invención]

[Problemas que se resolverán con la invención]

[0003]

En el arte relacionado expresado previamente, dado que los ejes ópticos del faro delantero se ajustan haciendo girar el cubretablero delantero junto con el faro delantero de manera integral con el cubretablero delantero, la lámpara del faro delantero, el arnés y demás elementos quedan expuestos durante el ajuste de los ejes ópticos debido a que queda una hendidura en el cubretablero delantero cuando se observa el vehículo desde los laterales y debe ponerse especial cuidado en evitar que se deteriore el aspecto cuando se observa el

vehículo desde los laterales. Igualmente, existe el problema de que al hacer el intento de ocultar la hendidura con un cubretablero delantero más grande, debe ponerse especial cuidado de no hacer que el cubretablero delantero interfiera con la carrocería del vehículo, por ejemplo cuando se ajusta el ángulo del faro delantero, y ello limita el rango de ajuste del ángulo.

[Medios para resolver el problema]

[0004]

A fin de encarar el problema descrito, la reivindicación 1 de la invención referida a una estructura de cubretablero delantero para motocicletas, se caracteriza porque una estructura de cubretablero delantero para motocicletas incluye un faro delantero acoplado a un chasis, que tiene su ángulo de los ejes ópticos ajustable, y una tapa del faro delantero acoplada de manera integral al faro delantero; la tapa del faro delantero constituye al menos parte de un cubretablero delantero que cubre un área alrededor del faro delantero, donde la cubierta delantera de la carrocería que tiene una abertura frontal está acoplada al chasis detrás del faro delantero cubriendo un área alrededor del tubo de cabeza de manera transversal; se dispone una extensión posterior que se extiende hacia atrás en la parte trasera de la tapa del faro delantero, la extensión posterior se inserta a través de la abertura frontal en la cubierta delantera de la carrocería, y la extensión posterior se superpone con la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral, en un rango de ajuste del ángulo de los ejes ópticos del faro delantero.

[0005]

La reivindicación 2 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 la extensión posterior cubre una parte superior de un eje de ajuste del ángulo que sostiene el faro delantero de manera que gira en sentido vertical y permite que el ajuste del ángulo de los ejes ópticos se haga libremente.

[0006]

La reivindicación 3 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 el ancho transversal de la tapa del faro delantero es más grande que la abertura frontal de la cubierta delantera de la carrocería en la vista frontal.

[0007]

La reivindicación 4 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 la cubierta delantera de la carrocería puede dividirse en las secciones izquierda y derecha; y el eje de ajuste del ángulo se ubica dentro de la cubierta delantera de la carrocería.

[0008]

La reivindicación 5 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 un reborde que se extiende hacia atrás está dispuesto de manera integral en la base de la parte trasera de la tapa del faro delantero y este reborde que se extiende hacia atrás se ubica entre las luces de giro, sobre los lados izquierdo y derecho de la carrocería de un vehículo para hacer que el reborde que se extiende hacia atrás y las luces de giro se superpongan en la vista lateral.

[0009]

La reivindicación 6 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 1 la extensión posterior se conforma de manera integral con la sección superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero.

[0010]

La reivindicación 7 de la invención se caracteriza porque en la reivindicación 5 el reborde que se extiende hacia atrás se conforma de manera integral con la base de la parte trasera del faro delantero.

[Efecto de la invención]

[0011]

Según la reivindicación 1 de la invención, parte del frente de la cubierta de la carrocería que está acoplada cubriendo el área alrededor del tubo de cabeza está abierta, y

118

una extensión dispuesta en la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero se inserta a través de este espacio abierto en la cubierta de la carrocería, de modo tal que la extensión posterior de la unidad de faro delantero y la cubierta de la carrocería se superponen, cuando se observa el vehículo desde los laterales. Por lo tanto, cuando se hace un ajuste del ángulo para ajustar los ejes ópticos del faro delantero, la tapa del faro delantero y la cubierta delantera de la carrocería siempre se superponen en el rango de ajuste del ángulo, lo cual impide la formación de una hendidura visible entre la tapa del faro delantero y la cubierta delantera de la carrocería, en la vista lateral. Del mismo modo, dado que la cubierta delantera de la carrocería está abierta en su frente, se evita la interferencia entre la unidad de faro delantero y la cubierta de la carrocería mientras se asegura un amplio rango de ajuste del ángulo del faro delantero.

[0012]

Según la reivindicación 2 de la invención, la extensión posterior cubre la parte superior del eje de ajuste del ángulo, de manera que la hendidura y la parte trasera del faro delantero son invisibles para el motociclista y se mejora el aspecto. Igualmente, en días lluviosos, se evita que el agua de lluvia que cae ingrese a la parte trasera del faro delantero.

[0013]

Según la reivindicación 3 de la invención, la unión entre la tapa del faro delantero y la cubierta delantera de la carrocería es invisible cuando se observa desde el frente, de modo que mejora el aspecto. Además, durante el andar se evita que ingresen elementos extraños, como polvo u otros, a través de la unión.

[0014]

Según la reivindicación 4 de la invención, la cubierta delantera de la carrocería puede dividirse en las secciones izquierda y derecha, y se puede realizar el mantenimiento del eje de ajuste del ángulo de manera simple al retirar la cubierta delantera de la carrocería. Además, el eje de ajuste del ángulo se ubica en el interior de la cubierta delantera de la

carrocería, lo cual impide el ingreso de elementos extraños, como es el polvo u otros, desde el exterior.

[0015]

Según la reivindicación 5 de la invención, durante el ajuste del ángulo del faro delantero, se impide la formación de una hendidura entre un área debajo del faro delantero y la carrocería del vehículo, y ello mejora el aspecto del vehículo en la vista lateral. Igualmente, el reborde que se extiende hacia atrás cubre el área que está debajo del faro delantero, lo cual protege el faro delantero del polvo y otros elementos extraños que provienen del neumático.

[0016]

Según la reivindicación 6 de la invención, la extensión posterior está dispuesta de manera integral en la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero, de modo que aumenta el grado de libertad para conformar la extensión posterior.

[0017]

Según la reivindicación 7 de la invención, el reborde que se extiende hacia atrás puede conformarse de manera integral en la base de la parte trasera del faro delantero, de modo que el reborde que se extiende hacia atrás puede conformarse fácilmente y se reduce la cantidad de componentes.

[El mejor modo de poner en práctica la invención]

[0018]

A continuación, se describirá una forma de realización con referencia a los dibujos. La Figura 1 es una vista lateral de una motocicleta según esta forma de realización. Una rueda delantera 1 y una rueda trasera 2 están sostenidas por el chasis 3. Las secciones superiores de un par de horquillas delanteras -izquierda y derecha- 4 que sostienen la rueda delantera 1 por sus extremos inferiores están sostenidas de manera giratoria en el tubo de cabeza 5, dispuesto en el extremo delantero del chasis 3, y son dirigidas por un manubrio 6

que se encuentra en los extremos superiores de las horquillas delanteras 4.

[0019]

Una caja de almacenamiento 7 está sostenida en la carrocería 3 detrás del tubo de cabeza 5 y un asiento 8 está ubicado detrás de éste y un tanque de combustible 9 está ubicado debajo del asiento 8. El tanque de combustible 9 está sostenido en un riel de asiento 10, y el asiento 8 está acoplado -de manera que pueda girar- en la cara superior del tanque de combustible 9 por medio de una bisagra, de modo que cuando el asiento 8 se abre haciéndolo girar hacia arriba, queda expuesta una tapa para permitir cargar combustible en el tanque 9. Cuando se cierra el asiento 8 haciéndolo girar hacia atrás, éste cubre la parte superior del tanque de combustible 9. Un agarradero 11 se ubica en el extremo trasero del asiento 8 y está sostenido en el extremo trasero del riel de asiento 10.

[0020]

Un motor enfriado con agua 12 se ubica entre la rueda delantera 1 y la rueda trasera 2, y está sostenido por el chasis 3. El motor 12 se enfría con un radiador 13 que se ubica más adelante y oblicuamente sobre aquél. El radiador 13 se ubica cerca del tubo de cabeza 5 y detrás y oblicuamente encima de la rueda delantera 1 y está sostenido debajo del chasis 3. El frente del cilindro 12a del motor 12 queda cubierto por la tapa del cilindro 12b. El cilindro 12a se ubica en la sección superior delantera de una caja de cigüeñal 12c y está inclinado hacia adelante.

[0021]

El cilindro 12a del motor 12 capta el aire del depurador de aire 15 ubicado debajo del tanque de combustible 9 a través de un carburador 14 que está detrás, y el aire se descarga a través del tubo de escape 16 que se extiende hacia la sección delantera del cilindro 12a. El tubo de escape 16 se extiende hacia atrás desde la parte delantera del cilindro 12a a través de un área debajo de la caja de cigüeñal 12 para unirse a un silenciador ubicado en el costado de la rueda trasera 2. Un tubo de calor 18 que contiene catalizador se

ubica delante del silenciador 17 y su parte superior queda cubierta por un alambre de protección 19.

[0022]

El extremo delantero de un brazo oscilante trasero 20 se acopla a la parte trasera del chasis 3 de manera que pueda oscilar en sentido vertical y un amortiguador trasero 21 se ubica de manera vertical entre su parte intermedia y el riel de asiento 10. La rueda trasera 2 está sostenida de manera que pueda girar en el extremo trasero del brazo oscilante trasero 20.

La rueda trasera 2 tiene una rueda dentada impulsada 22 que es accionada por una cadena 24 colocada alrededor del piñón motriz 23.

[0023]

La referencia numérica 25 representa un faro delantero; 26 una luz de giro delantera; 27 un parabrisas; 28 un contador y 29 un faro trasero.

Un par de luces de giro delanteras -izquierda y derecha- 26 se ubican sobre ambos lados del tubo de cabeza 5 detrás del faro delantero 25 y están sostenidas por la cubierta de la carrocería.

El faro trasero 29 se ubica debajo del agarradero 11 y está sostenido sobre el extremo trasero del riel de asiento 10.

[0024]

El faro delantero 25 se ubica adelante del tubo de cabeza 5 y está sostenido por el tubo de cabeza 5; un parabrisas 27 está dispuesto sobre éste; y una tapa del faro delantero 30 se acopla sobre el lado trasero del faro delantero 25 y el parabrisas 27. El faro delantero 25, el parabrisas 27 y la tapa del faro delantero 30 están integrados, y así conforman la unidad del faro delantero 31. El parabrisas 27 y la tapa del faro delantero 30 constituyen un cubretablero delantero que cubre las cercanías del faro delantero como parte de la cubierta de la carrocería. Este cubretablero delantero y la cubierta de la carrocería (que se describirá

162

más adelante) se fabrican en resina.

[0025]

La cubierta de la carrocería que cubre la carrocería del vehículo detrás de la unidad del faro delantero 31 incluye: una cubierta del manubrio 32 que cubre un área alrededor del manubrio 6 y el contador 28; un cubretablero superior 33 que cubre el espacio entre las luces de giro delanteras 26 debajo de éste; un cubretablero lateral 34 que cubre los lados laterales del radiador 13 y la caja de almacenamiento 7, y funciona como la bóveda del radiador; una cubierta del lado delantero 35 que cubre -de manera que se pueda desmontar- una abertura lateral en el cubretablero lateral 34; una cubierta central 36 que se extiende detrás de las luces de giro delanteras 26 y cubre el espacio entre el cubretablero superior 33 y el cubretablero lateral 34; una tapa de la caja 37 sobre la cubierta central 36 que cubre la parte superior de la caja de almacenamiento 7, de modo que pueda abrirse y cerrarse libremente; y una cubierta lateral 38 detrás del cubretablero lateral 34 que cubre el lado derecho (o izquierdo) de la carrocería del vehículo. El cubretablero superior 33 es equivalente a la cubierta delantera de la carrocería en la presente invención.

[0026]

La Figura 2 es una vista lateral del chasis 3. El chasis 3 incluye: un par de cuadros principales 40 que se extienden oblicuamente hacia abajo y hacia atrás mientras que se expanden hacia la izquierda y hacia la derecha desde el tubo de cabeza 5 en su extremo delantero; un par de rieles de asiento -izquierdo y derecho- 10 que están soldados a sus extremos traseros, que se extienden oblicuamente hacia arriba y hacia atrás; un par de cuadros centrales -izquierdo y derecho- 41 que se curvan hacia abajo desde los extremos traseros de los cuadros principales 40 y se extienden oblicuamente hacia abajo y hacia atrás; y un cuadro trasero 42 que conecta oblicuamente los extremos traseros de cada cuadro central 41 y cada riel de asiento 10.

[0027]

167

El cuadro principal 40 tiene un esquinero 43 soldado entre el extremo delantero y el tubo de cabeza 5; los refuerzos 44, 45, y un soporte colgante para el motor 46 para sostener el motor.

El riel de asiento 10 tiene un refuerzo 47 para sostener el tanque de combustible en su lado delantero y un refuerzo 48 para sostener el agarradero por su extremo trasero.

El cuadro central 41 tiene un tubo de pivote 41a a través del cual se hace pasar un eje de pivote (que no se muestra) para adosar el extremo delantero del riel de asiento 10.

Un soporte colgante para el motor 49 y demás elementos están dispuestos en el extremo inferior del cuadro trasero 42.

[0028]

La Figura 3 muestra abrazaderas y demás elementos similares (que no se muestran en la Figura 2) dispuestos en la parte delantera del tubo de cabeza 5 donde se dispone un refuerzo 50 que sobresale oblicuamente hacia arriba y hacia adelante en la parte inferior delantera del tubo de cabeza 5, y un refuerzo vertical 51 que se inclina oblicuamente hacia arriba y hacia adelante está sostenido por su extremo delantero.

El extremo superior del refuerzo 51 sostiene la parte central de un eje de orientación 52 como el eje de ajuste del ángulo ubicado horizontalmente en la dirección del ancho del vehículo (dirección izquierda-derecha o transversal) donde ambos extremos se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha con una abrazadera 53 adosada a cada punta. La referencia 54 representa una tuerca para acoplar el faro delantero que se ubica a lo largo de una extensión del eje de orientación 52. La referencia 55 representa una tuerca para acoplar una luz de giro delantera.

[0029]

Un refuerzo 56 que se extiende hacia adelante y oblicuamente hacia abajo está dispuesto en la sección inferior delantera del refuerzo 51 con su extremo inferior sosteniendo la sección inferior del faro delantero de manera ajustable en sentido

14

longitudinal. La parte intermedia de un alambre de sostén 57 está sostenido en el extremo inferior del refuerzo 51. El alambre de sostén 57 se extiende hacia la izquierda y la derecha, y cada uno de sus extremos se curva oblicuamente hacia abajo y hacia atrás con una abrazadera 58 en la punta. La abrazadera 58 tiene un orificio pasante 58a sobre el cual se sostiene el extremo delantero del cubretablero lateral de manera resistente a las vibraciones.

[0030]

A continuación se describe la estructura de las áreas cercanas al faro delantero. La Figura 4 es una vista lateral ampliada del área cercana al faro delantero; la Figura 5 es una vista frontal de éste; la Figura 6 es una vista en planta de éste y la Figura 7 es una vista en despiece que incluye vistas laterales de los componentes. En estas Figuras, el parabrisas 27 se coloca a lo largo y sobre el borde superior del faro delantero 25, y la tapa del faro delantero 30 se extiende sobre la parte trasera del parabrisas 27 y la parte superior de la parte trasera del faro delantero 25.

[0031]

La tapa del faro delantero 30 es una cubierta ubicada detrás del parabrisas 27 y el faro delantero 25 tiene una extensión posterior 60 que cubre la hendidura entre el parabrisa 27 y el faro delantero 25, y el cubretablero superior 33 está detrás de ellos.

La extensión posterior 60 tiene una sección de techo 62 y paredes laterales 63 que se extienden de manera integral en gran medida hacia atrás desde una sección delantera 61 con parte del extremo trasero de la extensión posterior 60 inserta dentro de la parte delantera del cubretablero superior 33. La sección delantera 61 de la tapa del faro delantero 30 está acoplada a los lados traseros del parabrisas 27 y el faro delantero 25.

[0032]

Las partes sobresalientes 64, 64a que se extienden de manera integral hacia atrás están dispuestas en la parte superior de la parte trasera del faro delantero 25 y la parte sobresaliente 64a está acoplada a la pared lateral 63 de la extensión posterior 60, y la parte

165

sobresaliente 64 se acopla al eje de orientación 52 colocándola en un realce 54 de la abrazadera 53 y sujetándola con un perno 54a (Figura 7).

Las partes sobresalientes 64a y 64 están conformadas de manera integral, pero a diferentes alturas a lo largo de la dirección del ancho del vehículo, de modo que están dispuestas en sentido vertical como un elemento de una pieza similar a un reborde.

El eje de orientación 52 se encuentra ubicado dentro de la extensión posterior 60 con sus lados izquierdo y derecho rodeados por el cubretablero superior 33 y su parte superior cubierta por la sección de techo 62, de modo que es invisible para el motociclista.

Un reborde que se extiende hacia atrás 65 se encuentra ubicado en la base de la parte trasera del faro delantero 25 con su sección trasera inserta en la sección delantera de la luz de giro delantera 26.

[0033]

El cubretablero superior 33 es equivalente a la cubierta delantera de la carrocería en la presente invención; y el borde inferior de su sección de brazo 33a se extiende sobre el borde superior 26a de la luz de giro delantera 26, y el extremo delantero 33b de la sección de brazo 33a -que se ubica cerca de la parte trasera del faro delantero 25- está adosado de manera desmontable a través de su realce con un perno 66 sobre el exterior de una parte sobresaliente para el acople 67, conformada de manera integral con la luz de giro delantera 26; y cuando se saca el perno 66 y se desatornillan las otras piezas, sólo se puede retirar el cubretablero superior 33 (Figura 7). La parte sobresaliente de acople 67, que sobresale hacia arriba desde el borde superior de la luz de giro delantera 26, se acopla a la tuerca 55 (Figura 3) de la abrazadera 53 con un perno 55a (Figura 7).

[0034]

Como se aprecia a partir de la Figura 4, la hendidura entre la parte trasera del faro delantero 25 y las secciones delanteras del cubretablero superior 33 y la luz de giro delantera 26 queda cerrada por medio de la tapa del faro delantero 30 y el reborde que se

extiende hacia atrás 65, y un nicho trasero 68 sobresale hacia la parte trasera del faro delantero 25 según se aprecia desde los laterales, de modo que no quede hendidura visible en las vistas laterales. El nicho trasero 68 sobresale hacia atrás de modo que se superpone con el interior de la parte sobresaliente de acople 67.

Como se observa en la vista en corte ampliada de la Figura 4, el cubretablero 33 se abre hacia adelante a través de una abertura frontal 77 que está rodeada por un borde delantero 33d y el lado trasero de la sección de techo 62 constituye la extensión posterior 60 que se extiende a través de la abertura frontal 77 dentro del cubretablero superior 33 y el extremo trasero 62a de la sección de techo 62 se ubica más hacia atrás que el borde delantero 33d.

Del mismo modo, la sección de techo 62 se extiende oblicuamente hacia arriba adelante de la abertura frontal 77, cerrando la abertura frontal 77 en la vista frontal.

[0035]

Como se muestra en la Figura 5, la tapa del faro delantero 30 es más grande que la abertura frontal 77 del cubretablero superior 33 en la vista frontal y la hendidura en la unión entre la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33 es invisible. En particular, con respecto al ancho transversal de la tapa del faro delantero 30, se expande hacia la izquierda y la derecha, de modo que es más grande que la abertura frontal del cubretablero superior 33 en la vista frontal. En consecuencia, la unión entre la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33 es invisible en la vista frontal y, así, se mejora el aspecto. Además, esto evita que -durante el andar- ingresen elementos extraños, como polvo u otros, a través de la unión.

[0036]

La abertura frontal 77 está rodeada por el borde delantero 33d del cubretablero superior 33 y la línea que indica el contorno de la abertura frontal 77 sigue al borde delantero 33d, yendo desde un punto designado con la referencia numérica 33d en la

167

sección superior de la Figura a través de los puntos designados con los símbolos de referencia A, B, C y D hacia la sección del extremo delantero 33b. La parte superior de la abertura frontal 77 está en una posición más elevada que el extremo trasero de la sección de techo 62 de la tapa del faro delantero 30 y en sentido transversal es casi tan ancho como el faro delantero 25 con sus extremos izquierdo y derecho ubicados en la parte exterior de las paredes laterales 63. Debido a la presencia de la abertura frontal 77, que está ampliamente abierta hacia adelante como se describió, la extensión posterior 60 de la tapa del faro delantero 30 puede alojarse dentro del cubretablero superior 33 y con éste así alojado, la tapa del faro delantero 30 puede oscilar de manera longitudinal durante el ajuste de orientación.

[0037]

El faro delantero 25 tiene virtualmente forma de V en la vista frontal, y es del tipo de dos lámparas, y el extremo inferior que tiene virtualmente forma de V 69 del parabrisas 27 se extiende sobre la sección de paragolpe 25a conformada en el borde del extremo superior del faro delantero 25 desde el exterior.

Las cubiertas de la visera 70, que son piezas decorativas de material plástico ubicadas en sentido aproximadamente paralelo en la dirección vertical, se extienden sobre los lados izquierdo y derecho de la superficie del parabrisas 27 y están sujetas con tornillos 71 que se atornillan en los extremos inferiores de las cubiertas de la visera 70 desde adelante, junto con el parabrisas 27 y un refuerzo para la visera 72 (Figura 4). Las secciones superiores de las cubiertas de la visera 70 se aseguran desde la parte trasera del parabrisas 27 con tornillos 71 (Figura 7).

[0038]

El faro delantero 25 tiene un par de bombillas -izquierda y derecha- 73 sobre la izquierda y la derecha. Las luces de giro 26 se ubican sobre la izquierda y la derecha del faro delantero 25 donde sus secciones superiores ingresan en los lados izquierdo y derecho

1168

del faro delantero 25 y las lámparas de posición 74 y las lámparas de giro 75 están dispuestas de manera vertical y se ubican hacia afuera a la izquierda y a la derecha del faro delantero 25, en la vista frontal, y son visibles.

[0039]

Los extremos delanteros 26b de la luz de giro delantera 26 se ubican casi en el centro del ancho del vehículo en la sección inferior del faro delantero 25 y queda espacio entre los extremos delanteros izquierdo y derecho 26b con el centro de la sección inferior del faro delantero 25 que sobresale hacia abajo en este espacio.

Las secciones de brazo 33a que se extienden hacia adelante sobre la izquierda y la derecha del cubretablero superior 33 se extienden a lo largo de los bordes izquierdo y derecho del parabrisas 27 y el faro delantero 25 por encima de las luces de giro delanteras 26 con sus extremos delanteros insertos dentro del faro delantero 25.

[0040]

En la Figura 6 el cubretablero superior 33 puede dividirse en las secciones izquierda y derecha, y las secciones izquierda y derecha se unen a lo largo de la línea central del vehículo CL y se conectan de manera integral en dos puntos (delantero y trasero) con un sujetador 76a y un tornillo 76b. Su superficie superior -que incluye la unión- forma una sección virtualmente plana 33c. El borde delantero 33d de la sección virtualmente plana 33c, en combinación con las secciones de brazo -izquierda y derecha- 33a conforma una abertura frontal grande 77. El ancho de la abertura frontal 77 es suficientemente grande como para abarcar la extensión posterior 60 de la tapa del faro delantero 30. El extremo trasero de la sección de techo 62 se extiende debajo de la sección virtualmente plana 33c, en todo el ancho del borde delantero 33d y el extremo trasero 62 a.

Por lo tanto, la hendidura entre el parabrisas 27 y el borde delantero 33d del cubretablero superior 33 queda cerrada por la sección de techo 62, cuando se observa desde arriba. Además, la sección de pared lateral 63 conforma una sección trasera de la pared

101

lateral 63a que sobresale hacia afuera desde la sección delantera 61 y cubre la abertura frontal 77.

[0041]

La Figura 8 es una vista en corte lateral, que muestra de manera esquemática el mecanismo de ajuste de orientación del faro delantero 25. La unidad de faro delantero 31 está sostenida de manera que pueda girar en el lado del tubo de cabeza 5 mediante el eje de orientación 52, y una placa de guía (que se describe más adelante) en la base de la unidad de faro delantero 31 se ubica de manera que es ajustable longitudinalmente con respecto al extremo inferior del refuerzo 56 con un perno de ajuste 79 (Figura 7), de modo que al apretar el perno de ajuste 79, se fija la posición de la unidad de faro delantero 31 y también se fija el ángulo de los ejes ópticos.

Por el contrario, cuando se afloja el perno de ajuste 79, la placa de guía puede moverse libremente en sentido longitudinal con respecto al refuerzo 56, de modo que el eje óptico de la unidad de faro delantero 31 puede hacerse girar libremente en el eje de orientación 52 de manera vertical, y el ángulo de los ejes ópticos puede ajustarse libremente.

[0042]

La línea imaginaria A en la Figura indica una condición en que la unidad de faro delantero 31 está en su posición más recta o el ángulo de los ejes ópticos (ángulo de elevación con respecto a la línea horizontal) es el mínimo. La línea sólida indica su posición estándar correspondiente a un ángulo de los ejes ópticos en un vehículo terminado que cumple con las disposiciones reglamentarias. La línea imaginaria B indica una condición en que la unidad de faro delantero 31 está más inclinada hacia atrás o el ángulo de los ejes ópticos es el máximo.

El eje óptico de la unidad de faro 31 puede ajustarse en el rango desde la línea imaginaria A a B mediante el mecanismo de ajuste de orientación. El eje óptico puede ajustarse fácilmente haciendo funcionar el perno de ajuste 79 con una mano colocada a

112

través del espacio que está debajo del faro delantero 25, entre las luces de giro izquierda y derecha 26.

[0043]

Del mismo modo, como se indica por la trayectoria de giro de la línea del contorno C de la parte trasera de la unidad de faro delantero 31 -visto desde el lateral- durante el ajuste de orientación (C0 corresponde a la posición estándar, C1 corresponde a A o el ángulo mínimo, C2 corresponde a B o el ángulo máximo), la línea de contorno C se superpone a la línea de contorno D de los extremos delanteros del cubretablero superior 33 y las luces de giro delanteras 26, fijas sobre la carrocería del vehículo e inmóviles, en la vista lateral, y la línea del contorno C de la parte trasera de la unidad de faro 31, en la vista lateral, nunca va más allá de la línea de contorno D durante el ajuste de orientación; por lo tanto no hay ninguna posibilidad de que se conforme una hendidura entre la parte trasera de la unidad de faro 31 y la línea de contorno D, y no se forma ninguna hendidura visible en la parte trasera de la unidad de faro delantero 31 durante el ajuste de orientación en la vista lateral, lo cual permite que se pueda mantener un buen aspecto. Los elementos que constituyen la línea de contorno C, en la vista lateral, son las secciones del lado trasero de la tapa del faro delantero 30 y el faro delantero 25; en particular la sección de techo 62 y el borde que se extiende hacia atrás 65 influyen en gran medida la sección superior y la sección inferior, respectivamente.

[0044]

La Figura 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9-9 de la Figura 4. Las partes sobresalientes 64a que sobresalen hacia atrás están conformadas de manera integral en los laterales izquierdo y derecho del faro delantero 25 y las secciones traseras de las paredes laterales 63 de la tapa del faro delantero 30 se extiende sobre la parte exterior de los extremos traseros, y está conectada de manera integral con los tornillos roscadores 80 desde la parte exterior. Cada una de las paredes laterales 63 está ubicada entre el faro

171

delantero 25 y la sección de brazo 33a, cerrando la hendidura entre el faro delantero 25 y la sección de brazo 33a.

[0045]

La Figura 10 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 10-10 de la Figura 4. Las partes sobresalientes 64 que sobresalen hacia atrás 64 están formadas de manera integral sobre los lados izquierdo y derecho de la parte trasera del faro delantero 25 con sus extremos traseros acoplados -de manera que puedan girar- a ambos extremos axiales del eje de orientación 52 con los pernos 54a. Los pernos 54a son concéntricos respecto del eje de orientación 52 y el faro delantero 25 puede girar libremente alrededor de los realces 54 con respecto a la línea central axial del eje de orientación 52. La hendidura entre el faro delantero 25 y la luz de giro 26 en la dirección axial del eje de orientación 52 queda cerrado por la sección de brazo 33a. La posición de la sección de brazo 33a queda determinada al colocarlo en la sección escalonada 26c de la luz de giro delantera 26.

[0046]

El extremo delantero del refuerzo 56, que se extiende hacia abajo (hacia adelante en la Figura) desde el eje de orientación 52, se acopla con la placa de guía 78 dispuesta en el nicho trasero 68.

La referencia numérica 81 en la Figura representa un apoyo para montaje para la tapa del faro delantero 30 y un refuerzo para la visera 72, y una sección cóncavo-convexa está dispuesta adelante de los apoyos para montaje 81 en el centro, de modo que el extremo de acople que está curvado hacia adentro (que no se muestra) formado en el extremo central más inferior del parabrisas 27, se inserta y se acopla en éste.

[0047]

La Figura 11 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 11-11 de la Figura 4, donde el reborde que se extiende hacia atrás 65, extendiéndose hacia atrás desde la base del faro delantero 25, se extiende hasta una posición más hacia atrás que la línea E que

172

conecta los bordes superiores izquierdo y derecho 26a, cerrando la hendidura entre el faro delantero 25 y el borde superior 26a de la luz de giro delantera 26, visto desde el lateral. El reborde que se extiende hacia atrás 65, conformado de manera integral con el nicho trasero 68 del faro delantero 25, se extiende hacia atrás y se expande en la dirección del ancho del vehículo; se forma una ranura 82 a lo largo de la línea central del vehículo CL y la placa de guía 78 se coloca en la ranura 82. La ranura 82 permite el movimiento longitudinal del faro delantero 25 durante el ajuste de los ejes ópticos, según se puede observar en la figura.

[0048]

Como se ve en la Figura 12, una vista en corte tomada a lo largo de la línea 12-12 en la Figura 11, la sección de la pared vertical 78a de la placa de guía 78 en su extremo delantero se acopla al faro delantero 25 con un tornillo 78b y una sección que se extiende hacia atrás con un radio desde la sección de la pared vertical 78a constituye una sección de guía 78c donde una ranura de guía 78d en forma de una ranura larga se conforma en la dirección de la línea central del vehículo CL (Figura 10).

[0049]

Por otro lado, el extremo inferior del refuerzo 56 conforma una sección receptora 56a que se comba y se extiende hacia adelante y un orificio pasante 56b y una tuerca soldada están dispuestos aquí de manera concéntrica. Esta sección receptora 56a se ubica por encima de la sección de guía 78c y se sujetan con la tuerca soldada 83 haciendo atravesar el perno de ajuste 79 por la ranura de guía 78d y por el orificio pasante 56b desde la parte de abajo, de modo que la placa de guía 78 se acopla con la sección receptora 56a de manera longitudinalmente ajustable o móvil.

[0050]

La Figura 13 es una vista frontal del faro delantero 25; la Figura 14 es una vista en planta de éste; y la Figura 15 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 15-15 de la Figura 14. En estas Figuras, el nicho trasero 68 está conformado de manera integral con

187

una sección periférica de nicho 68a y la periferia de un lente 68b se acopla a la sección periférica del nicho 68a (Figura 15).

[0051]

Como surge de la Figura 14, el reborde que se extiende hacia atrás 65 está formado en la sección inferior de la parte trasera de la sección periférica del nicho 68a curvada en forma convexa hacia abajo y abierta hacia arriba, y el mecanismo de ajuste de orientación se ubica dentro y por encima del reborde que se extiende hacia atrás de manera de impedir la entrada de barro, agua u otro elemento desde la parte de abajo o en dirección oblicua desde abajo

Los realces 84 están formados por encima del reborde que se extiende hacia atrás 65 y en la sección escalonada de la sección inferior central de la parte trasera del faro delantero 25, y la pared vertical 78a de la placa de guía 78 se atornilla sobre ella. Los extremos izquierdo y derecho del reborde que se extiende hacia atrás 65 son suficientemente altos como para alcanzar las cercanías de una cavidad 85 del nicho trasero 68.

[0052]

La Figura 16 es una vista frontal de la tapa del faro delantero 30 combinada con los refuerzos de la visera 72. La tapa del faro delantero 30 tiene secciones delanteras con forma de cuerno 61 que sobresalen por izquierda y por derecha hacia arriba con una entalladura 61a conformada en la base de cada una de las secciones delanteras 61.

Una placa de sostén 86 para el refuerzo de la visera 72 se extiende dentro de esta entalladura 61a. La placa de soporte 86 es una pieza placoidea verticalmente larga que se inserta en la entalladura 61a con tuercas cilíndricas 87, que sobresale hacia adelante, y está fija por sus partes superior e inferior. Se conforma un orificio pasante 61b en la sección superior de cada sección delantera 61.

[0053]

111

Las secciones delanteras 61 se ponen en contacto con el parabrisas y lo sostienen; las secciones delanteras 61 se atornillan al colocar la parte trasera del parabrisas sobre ellas y ajustar los tornillos 71 (Figura 17) desde el lado delantero del parabrisas a través de las tuercas 87. El tornillo superior de los tornillos superior e inferior 71 se ajusta con una pieza de goma que se inserta para absorber la vibración. El parabrisas se atornilla insertando tornillos roscadores desde atrás, a través de los orificios pasantes 61b dispuestos en los extremos superiores de las secciones delanteras 61 (Figura 7).

[0054]

Como se aprecia en la Figura 16, una sección de base 30a, que continua las paredes laterales izquierda y derecha 63, se dispone dentro de las secciones delanteras izquierda y derecha 61 esta sección de base 30a es una sección virtualmente plana que se inclina hacia adelante en un patrón escalonado con un realce 30b formado en su punta. Un borde de la punta 30c, que se ubica más hacia adelante que el realce 30b, tiene una forma convexo-cóncavo y debe engraparse con la base central del parabrisas.

La parte trasera de la sección de base 30a continua la pared trasera 30d y el espacio entre las paredes laterales izquierda y derecha 63 queda cerrada por la pared trasera 30d. La parte superior de la pared trasera 30d continua la sección de techo 62.

La sección de techo 62, que se extiende hacia atrás, tiene un extremo virtualmente ondulado y sus lados izquierdo y derecho constituyen las secciones traseras de la pared lateral 63a que sobresalen hacia afuera de las secciones delanteras 61.

[0055]

El refuerzo de la visera 72 incluye una sección de brazo oblicua 88a, una sección de brazo horizontal 88b, y un refuerzo 89, y las placas de refuerzo izquierda y derecha 86 quedan sostenidas por las secciones superiores de las secciones de brazo oblicuo izquierda y derecha 88a que se expanden hacia arriba, y el extremo inferior de cada sección de brazo oblicua 88a está acoplado con el brazo horizontal 88b, que se ubica horizontalmente en la

13

dirección del ancho del vehículo. El extremo trasero del refuerzo 89 se suelda al centro de la sección inferior de la sección de brazo horizontal 88b.

Dado que la placa de sostén 86 se enfrenta a la entalladura 61a, la cara del extremo delantero de la tuerca 87 puede nivelarse aproximadamente con la sección delantera 61 pero la sección de brazo horizontal 88b puede colocarse debajo de la sección de base 30a con la sección de brazo oblicua 88a dentro de la entalladura 61a.

[0056]

La Figura 17 muestra la relación de posición entre el refuerzo de la visera 72 y la tapa del faro delantero 30, en la vista lateral. La sección de brazo horizontal 88b se extiende curvándose hacia adelante y el refuerzo 89 dispuesto en su base se extiende aún más hacia adelante y su punta 89a, que se comba hacia arriba en un patrón escalonado, está en contacto con la cara inferior de la sección de base 30a haciendo que el realce 30b y la tuerca 89b coincidan entre sí.

Al colocar la tuerca 89b en el apoyo para montaje 81 (Figura 10) junto con la sección de base 30a para llevar la tuerca 89b al apoyo para montaje 81 y ajustando el perno desde arriba del realce 30b; el perno, habiendo pasado a través del realce 30b y el apoyo para montaje 81, se sujeta a la tuerca 89b, de modo que las tres piezas, la tapa del faro delantero 30, el faro delantero 25 y el refuerzo para la visera 72, pueden sujetarse juntos sin tuerca en el apoyo para montaje 81 y el realce 30b.

[0057]

La Figura 18 es una vista frontal del cubretablero superior 33 donde el cubretablero superior 33 conforma una abertura grande 77 que está rodeada por las secciones de brazo -izquierda y derecha- 33a y las secciones virtualmente planas 33b en su parte superior y los lados izquierdo y derecho y está abierto hacia abajo y hacia adelante/hacia atrás. El cubretablero superior 33 está conectado en la unión 90 a lo largo del centro de la carrocería del vehículo CL con los tornillos 76 (Figura 6). La referencia 95

17p

representa el punto de conexión.

[0058]

La Figura 19 es una vista que ilustra la estructura de conexión de las secciones virtualmente planas izquierda y derecha 33b una sección escalonada deprimida 92 se conforma sobre una de las secciones virtualmente planas 33b a lo largo del borde de unión 91 y allí se conforma un apoyo.

El apoyo 93, que está deprimido desde la superficie escalonada 92, incluye un orificio pasante 93a y una sección de anillo a su alrededor.

[0059]

El borde de unión 94 de la otra sección sustancialmente plana 33b tiene una base delgada, de modo que cuando se extiende sobre la sección escalonada 92, se nivela con la sección virtualmente plana 33b sobre el costado la sección escalonada 92 y una conexión 95 para engraparse con el apoyo 93 y allí se conforma un orificio pasante 95a.

El orificio pasante 95a es concéntrico con el orificio pasante 93a y tiene un diámetro más reducido que éste; se hace atravesar un tornillo 76 para sujetarlo. Como lo indican los tornillos 76 de la Figura 6, hay dos conexiones 95, una conexión delantera y una conexión trasera, donde la conexión trasera se sujeta a la cubierta central 36 con el tornillo 76.

[0060]

Por lo tanto, al retirar los tornillos frontal y trasero 76 que atraviesan los orificios pasantes 95a y al retirar los pernos 66 que fijan los extremos delanteros de las secciones de brazo 33a en las partes sobresalientes de acople 67 de las luces de giro delanteras 26, las secciones virtualmente planas izquierda y derecha 33b pueden retirarse por separado, de modo que el cubretablero superior 33 puede adosarse o desacoplarse de manera independiente sin afectar las luces de giro delanteras 26, la tapa del faro delantero 30 y demás. Se pueden realizar tareas de mantenimiento sobre el eje de orientación 52 y sobre

12

las luces de giro delanteras 26. En particular, respecto de las luces de giro delanteras 26, se pueden reemplazar fácilmente las bombillas dado que éstas se colocan de manera horizontal y están diseñadas de modo que se acoplan o desacoplan desde la parte interior de la carrocería del vehículo.

[0061]

A continuación, se explicar cómo funciona esta forma de realización. A fin de ajustar el eje óptico del faro delantero 25, como se muestra en la Figura 8, el perno de ajuste 79 se afloja desde abajo del faro delantero 25, y el faro delantero 25 se hace girar de manera vertical sobre el eje de orientación 52; cuando se alcanza el ángulo de los ejes ópticos previsto, el faro delantero se fija al apretar el perno de ajuste 79 para terminar el ajuste de los ejes ópticos.

[0062]

En este punto, cuando gira el faro delantero 25, toda la unidad de faro delantero 31 también lo hace; sin embargo parte del frente del cubretablero superior 33 está abierta y constituye una abertura frontal 77 y la extensión posterior 60 sobre la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero 30 se inserta a través de este espacio abierto en el cubretablero superior 33, de modo que la extensión posterior 60 de la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33 se superponen cuando se observa el vehículo desde el lateral.

[0063]

Por lo tanto, cuando se hace un ajuste del ángulo para ajustar el eje óptico del faro delantero 25, la tapa del faro delantero 30 y el cubretablero superior 33, que constituye la cubierta delantera de la carrocería, siempre se superponen en el rango de ajuste del ángulo, lo cual impide la formación de una hendidura visible entre la unidad de faro delantero 31 y el cubretablero superior 33, visto desde el lateral.

Del mismo modo, dado que el cubretablero superior 33 tiene el frente abierto, se

1176

evita la interferencia entre la unidad del faro delantero 31 y el cubretablero superior 33 mientras se asegura un amplio rango del ajuste del ángulo del faro delantero 25.

[0064]

Dado que la sección de techo 62 de la extensión posterior 60 cubre la parte superior del eje de orientación 52, la hendidura y la parte trasera del faro delantero quedan invisibles para el motociclista y se mejora el aspecto. Sumado a ello, en días de lluvia, se evita que el agua que cae ingrese a la parte trasera del faro delantero.

[0065]

Además, como se muestra en la Figura 5, dado que la hendidura en la unión entre la unidad de faro 31 y el cubretablero superior 33 es invisible cuando se observa desde el frente, mejora el aspecto. Además, durante el andar se evita que ingresen elementos extraños, como polvo u otros, a través de la unión.

[0066]

Igualmente, dado que el cubretablero superior 33 puede dividirse en secciones izquierda y derecha, como se observa en las Figuras 18 y 19, se pueden realizar fácilmente las tareas de mantenimiento del eje de orientación 52 y de las partes circundantes, simplemente al retirar el cubretablero superior 33, como se observa en la Figura 4. Además, dado que el eje de orientación 52 se ubica dentro del cubretablero superior 33, se evita el ingreso de elementos extraños, como por ejemplo el polvo, desde el exterior.

[0067]

Igualmente, el reborde que se extiende hacia atrás 65 está dispuesto para cerrar el espacio entre la sección inferior del faro delantero 25 y la sección delantera de la luz de giro delantera 26 que está detrás, lo cual evita que se forme una hendidura entre el área debajo del faro delantero 25 y el costado de la carrocería del vehículo, incluyendo la luz de giro delantera 26 durante el ajuste del ángulo, y mejora el aspecto cuando se observa el vehículo desde el lateral. Igualmente, el reborde que se extiende hacia atrás 65 cubre el área que está

1749

debajo del faro delantero 25, que protege al faro delantero 25 del polvo y otros elementos extraños que provienen del neumático.

[0068]

Además, dado que la extensión posterior 60 está dispuesta de manera integral en la parte superior de la parte trasera de la tapa del faro delantero 30, la extensión posterior puede conformarse de forma independiente al faro delantero 25, lo cual aumenta el grado de libertad para conformar la extensión posterior 60.

Igualmente, dado que el reborde que se extiende hacia atrás 65 está conformado de manera integral en la base de la parte trasera del faro delantero 25, el reborde que se extiende hacia atrás 65 puede conformarse fácilmente y no existe necesidad de conformar una pieza independiente y, de este modo, se puede reducir la cantidad de componentes.

[0069]

La presente invención no se halla limitada a las formas de realización descritas previamente, sino que puede modificarse o aplicarse de diversas maneras dentro del principio de la invención. Por ejemplo, no siempre es necesario que la tapa del faro delantero 30 esté separada del faro delantero 25, sino que la tapa del faro delantero 30 puede conformarse de manera integral como parte del nicho trasero 68 del nicho del faro delantero 25. En este caso, la extensión posterior 60 sobresale hacia atrás de manera integral con el faro delantero 25.

Como alternativa, el reborde que se extiende hacia atrás 65 puede no conformarse de manera integral con la base de la parte trasera del faro delantero 25; en cambio es otra la pieza, por ejemplo parte de la tapa del faro delantera 30, que se extiende hacia abajo.

Adicionalmente, la cubierta delantera del vehículo que aloja la extensión posterior 60 no se limita al cubretablero superior 33, sino que puede ser la luz de giro 26, el cubretablero 34 u otra pieza, según la estructura del vehículo.

[Breve descripción de los dibujos]

182

[0070]

La Figura 1 es una vista lateral de una motocicleta según esta forma de realización.

La Figura 2 es una vista lateral de la carrocería.

La Figura 3 es una vista donde se observan las abrazaderas y demás elementos dispuestos en la sección frontal del tubo de cabeza.

La Figura 4 es una lateral vista ampliada del faro delantero y del área cercana a éste.

La Figura 5 es una vista frontal del faro delantero y del área que lo circunda.

La Figura 6 es una vista en planta del faro delantero y del área que lo circunda.

La Figura 7 es una vista en despiece de los componentes en el área que rodea al faro delantero.

La Figura 8 es una vista en corte lateral, que muestra de manera esquemática el mecanismo de ajuste de orientación del faro delantero.

La Figura 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9-9 de la Figura 4.

La Figura 10 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 10-10 de la Figura 4.

La Figura 11 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 11-11 de la Figura 4.

La Figura 12 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 12-12 de la Figura 11.

La Figura 13 es una vista frontal del faro delantero.

La Figura 14 es una vista en planta del faro delantero.

La Figura 15 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 15-15 de la Figura 14.

La Figura 16 es una vista que muestra la tapa del faro delantero y los refuerzos de la visera.

La Figura 17 muestra la relación de posición entre el refuerzo de la visera y la tapa del faro delantero, en la vista lateral.

La Figura 18 es una vista frontal del cubretablero superior.

La Figura 19 es una vista que muestra la estructura de conexión de las secciones izquierda y derecha del cubretablero superior.

[Descripción de las referencias numéricas]

181

3	Chasis
5	Tubo de cabeza
7	Caja de almacenamiento
25	Faro delantero
26	Luz de giro delantera
27	Parabrisas
30	Tapa del faro delantero
33	Cubretablero superior
30	Cubretablero lateral
50	Tirante
52	Eje de orientación
56	Tirante
60	extensión posterior
62	Sección de techo
65	Reborde que se extiende hacia atrás
72	Tirante de la visera
77	Abertura frontal
78	Placa de guía
79	Perno de ajuste

18✓

[Dénominación del documento] Resumen de la explicación

[Resumen]

[Objeto] Evitar que se deteriore el aspecto debido a que se conforma una hendidura entre un faro delantero y la cubierta de la carrocería detrás de éste cuando se hace el ajuste de orientación del faro delantero.

[Conformación] Una tapa del faro delantero 30 se acopla en la parte superior de la parte trasera de un faro delantero 25 y se dispone una extensión posterior 60 sobre su parte trasera y se inserta en la abertura frontal 77 sobre el frente de un cubretablero superior 33 que se ubica detrás del faro delantero 25. Un reborde que se extiende hacia atrás 65 se encuentra dispuesto en la base de la parte trasera del faro delantero 25, y se ubica en un área interna delantera entre las luces de giro delanteras izquierda y derecha 26.

Aún cuando el faro delantero 25 se haga girar sobre el eje de orientación 52 cuando se hace el ajuste de orientación, la extensión posterior 60 y el reborde que se extiende hacia atrás 65 se sitúan en el interior del cubretablero superior 33 y la luz de giro delantera 26, de modo que no se forma ninguna hendidura, cuando se observa desde el lateral.

[Dibujo seleccionado] Figura 4

127

Información reconocida, información agregada

(Solicitud de patente N°)	2007-327845
(Recepción N°)	50702637176
(Nombre del documento)	Solicitud para patente
(Oficial a cargo)	Oficial a cargo del 2º depto. 0091
(Fecha de presentación de este documento)	20 de diciembre de 2007

Información reconocida, información agregada

(Fecha de presentación de la solicitud)	19 de diciembre de 2007
---	-------------------------

187

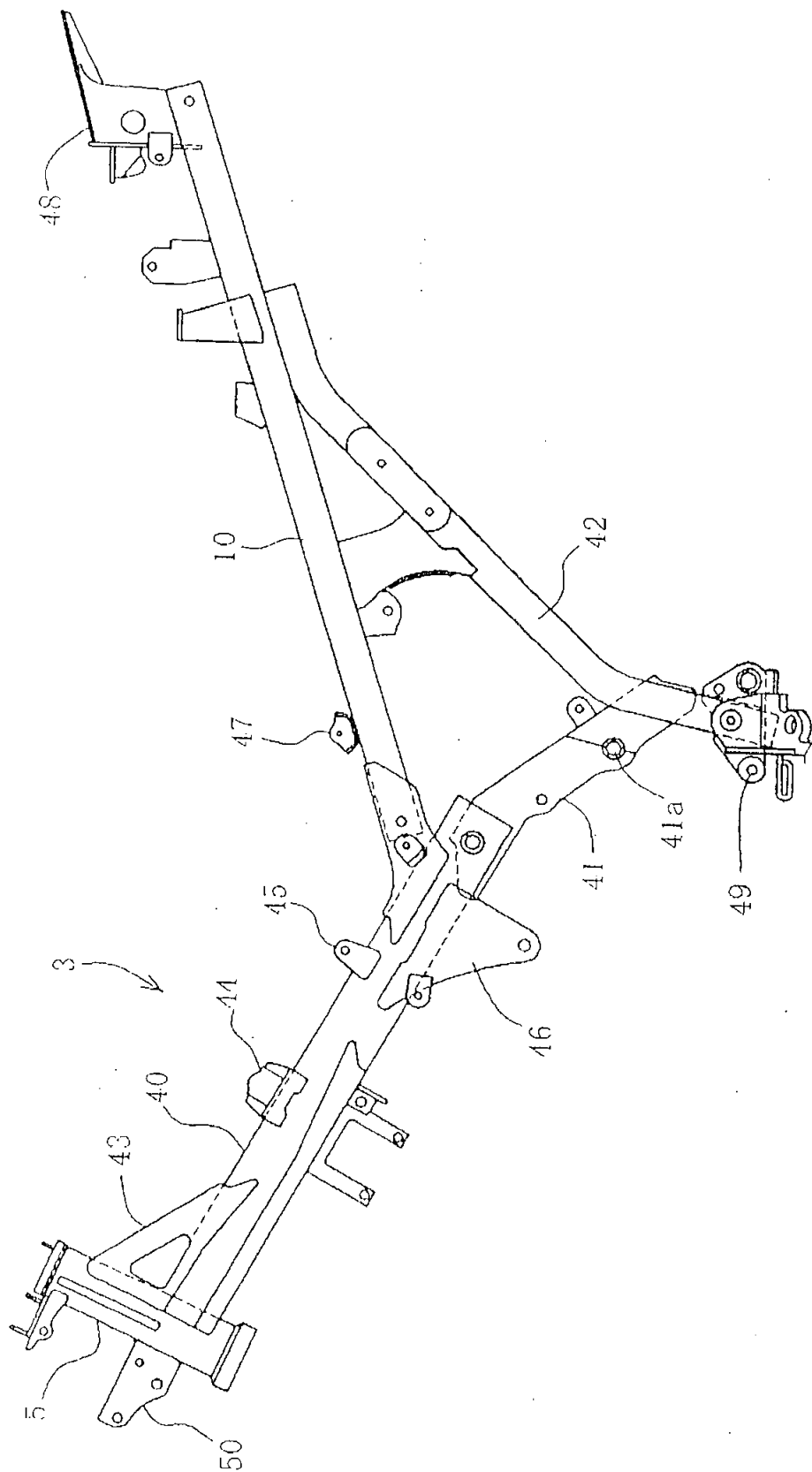
Información para el historial del solicitante

Nº de Identificación (000005326)

1. Fecha de Inscripción	6 de Septiembre de 1990
(Razón de la Inscripción)	Nueva
Dirección	1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón
Nombre	HONDA MOTOR CO., LTD

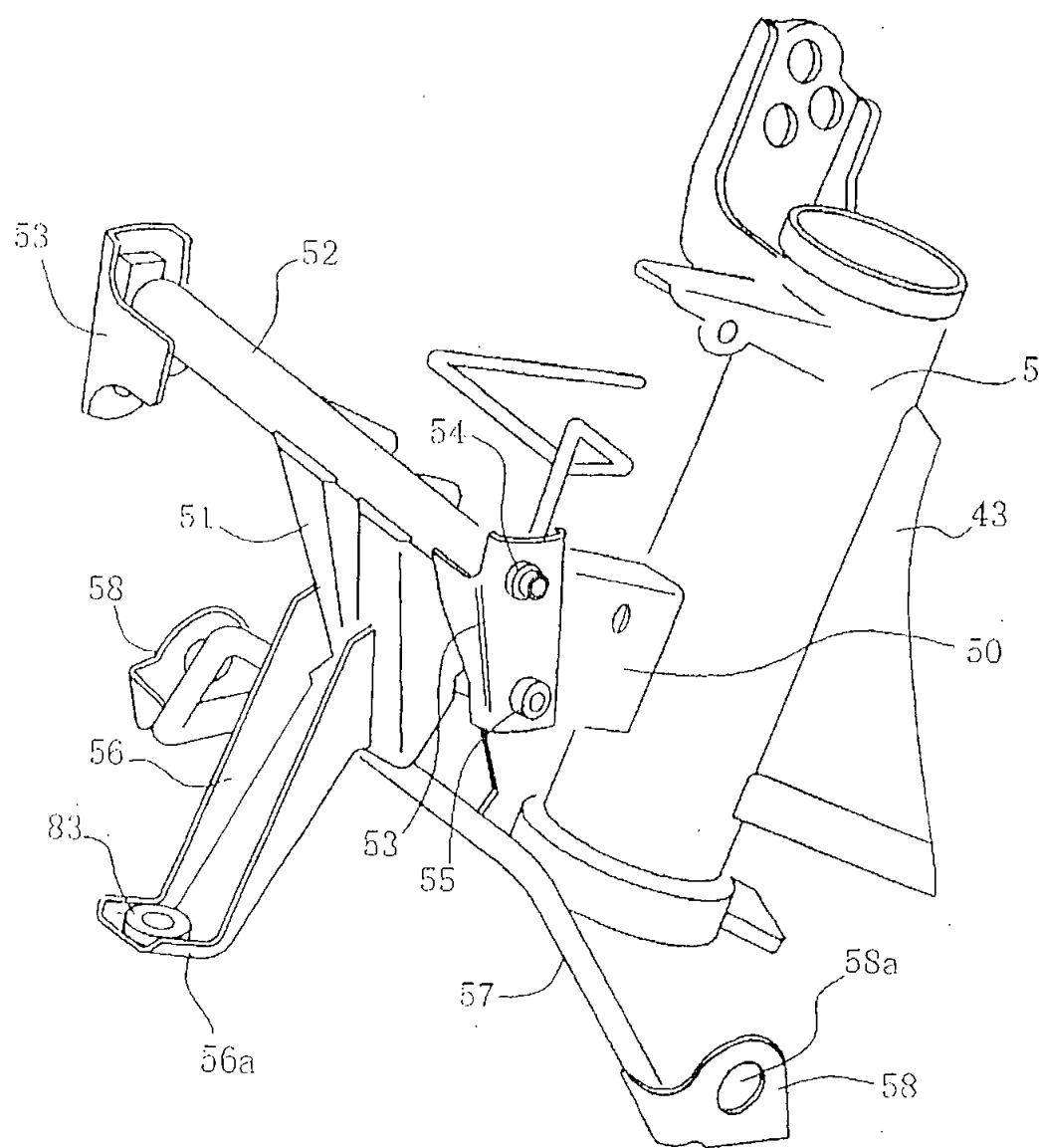
18p

FIG. 2



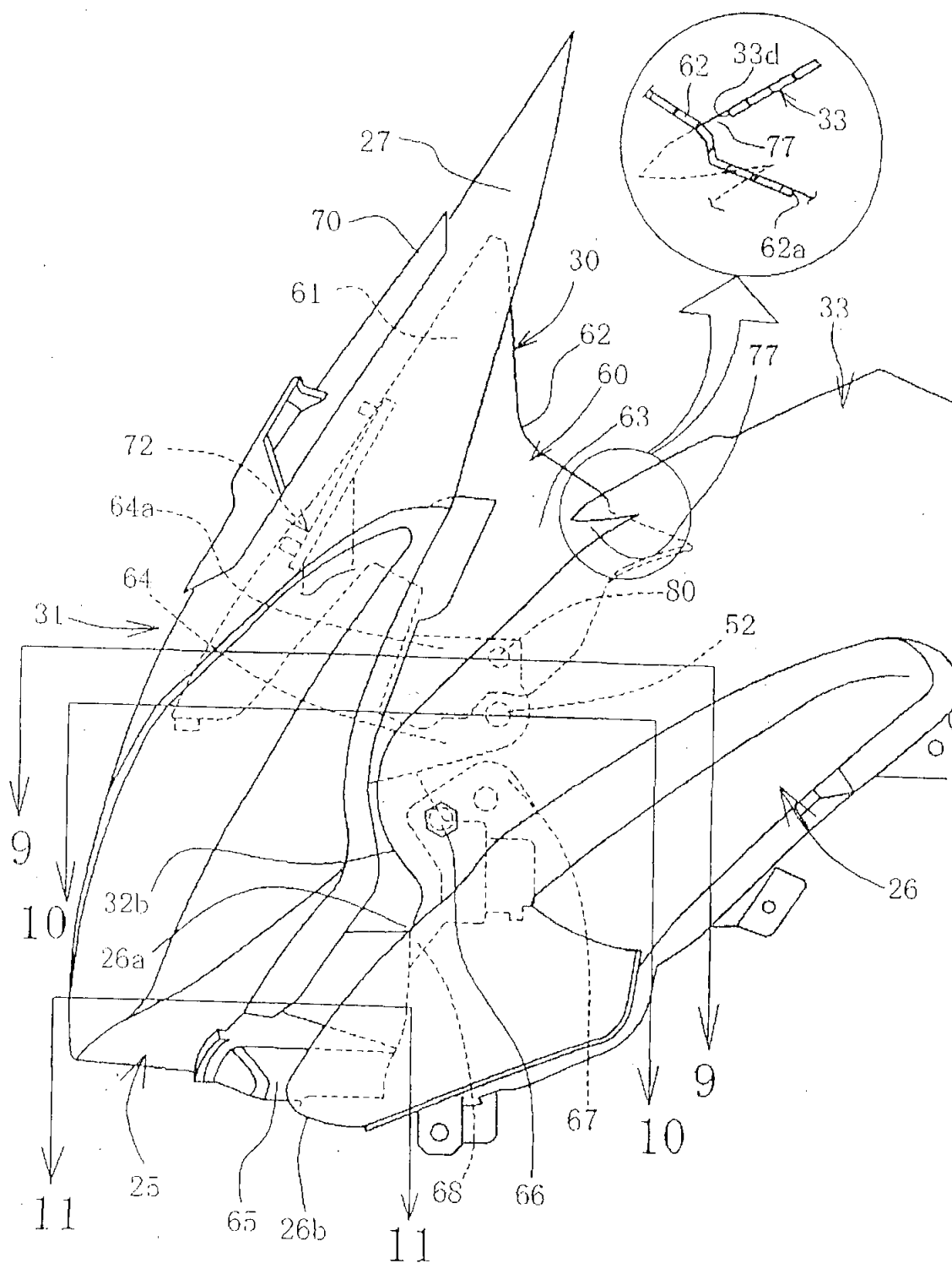
127

FIG. 3



1288

FIG. 4



16

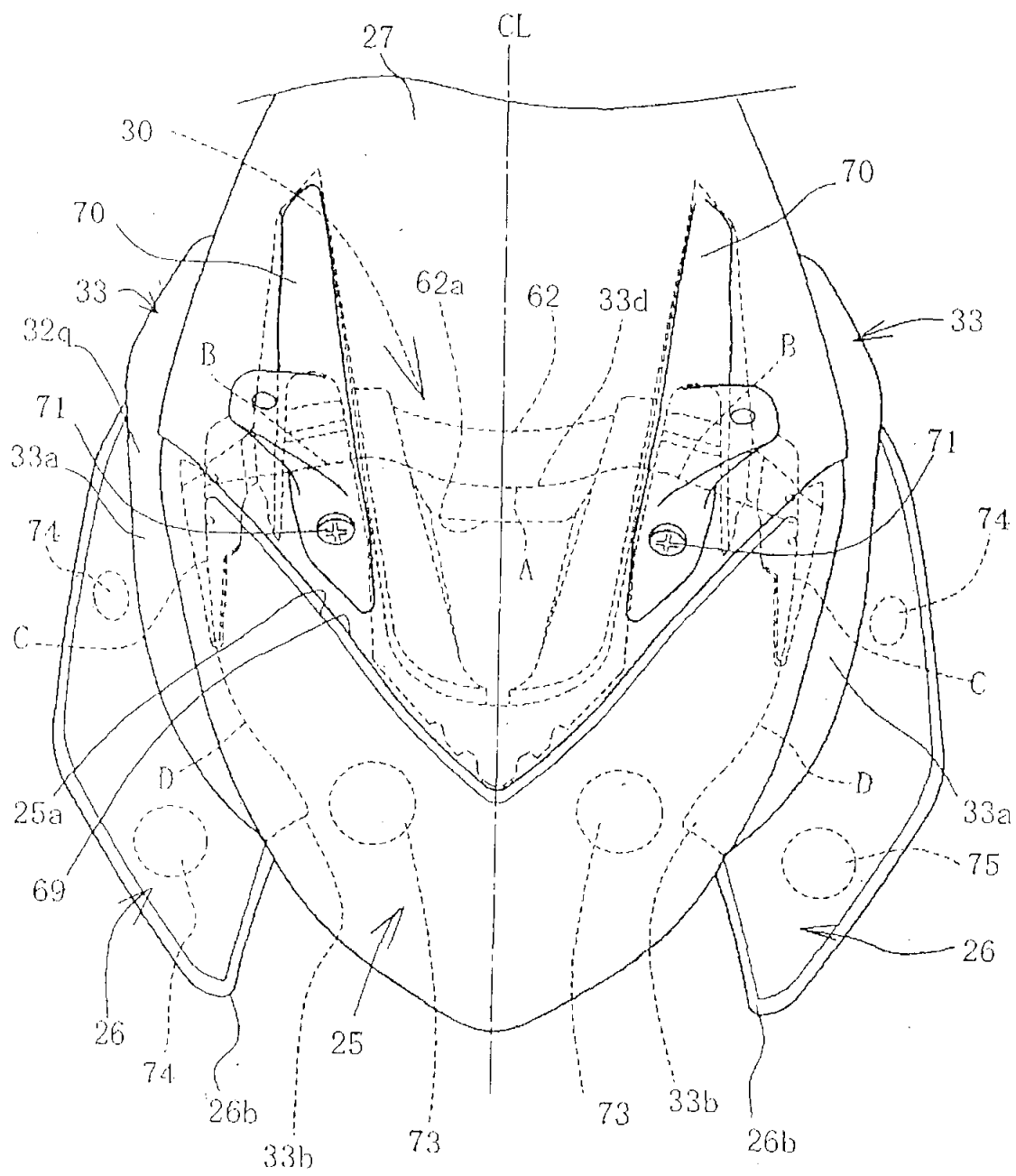


FIG. 6

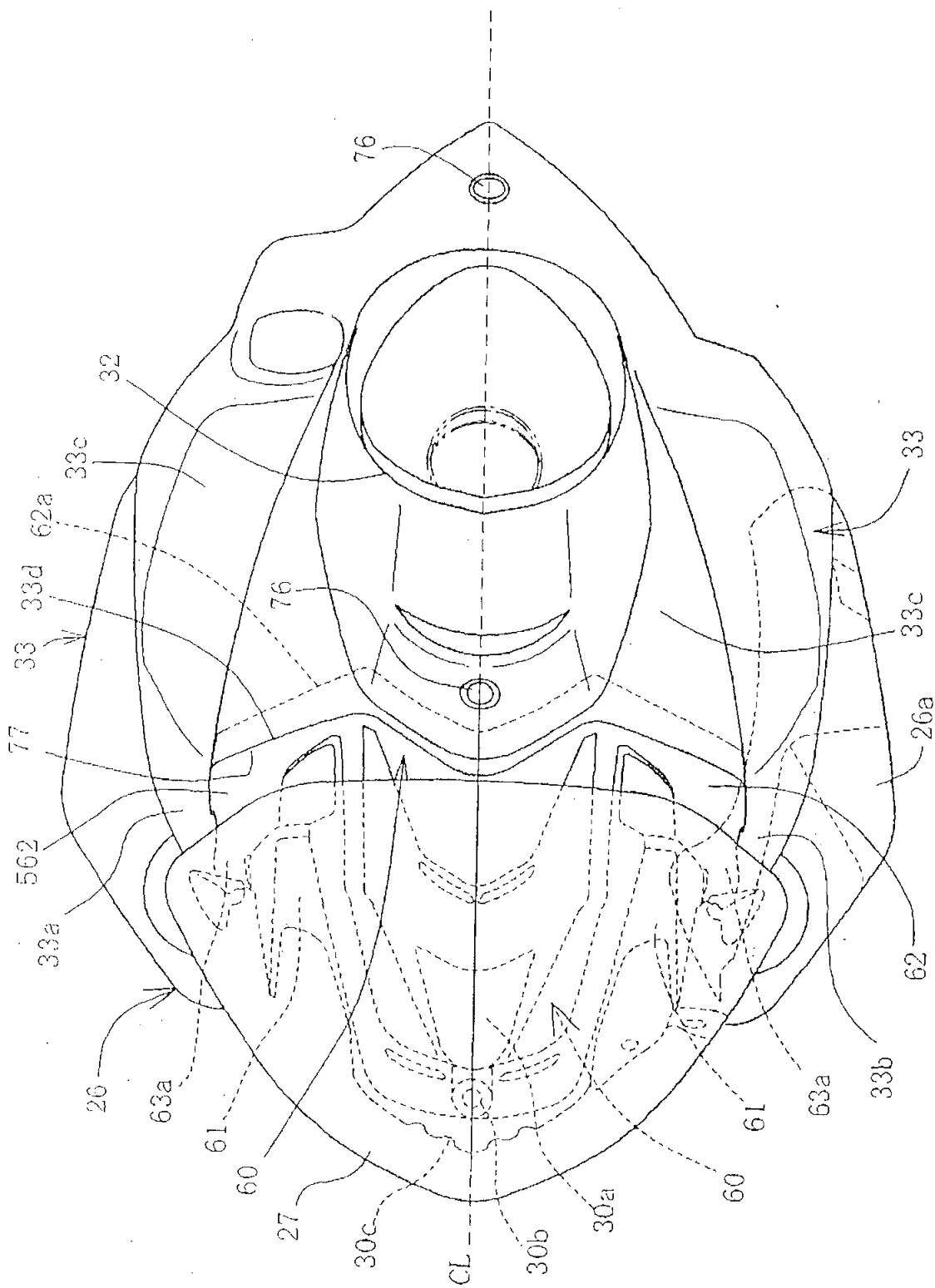
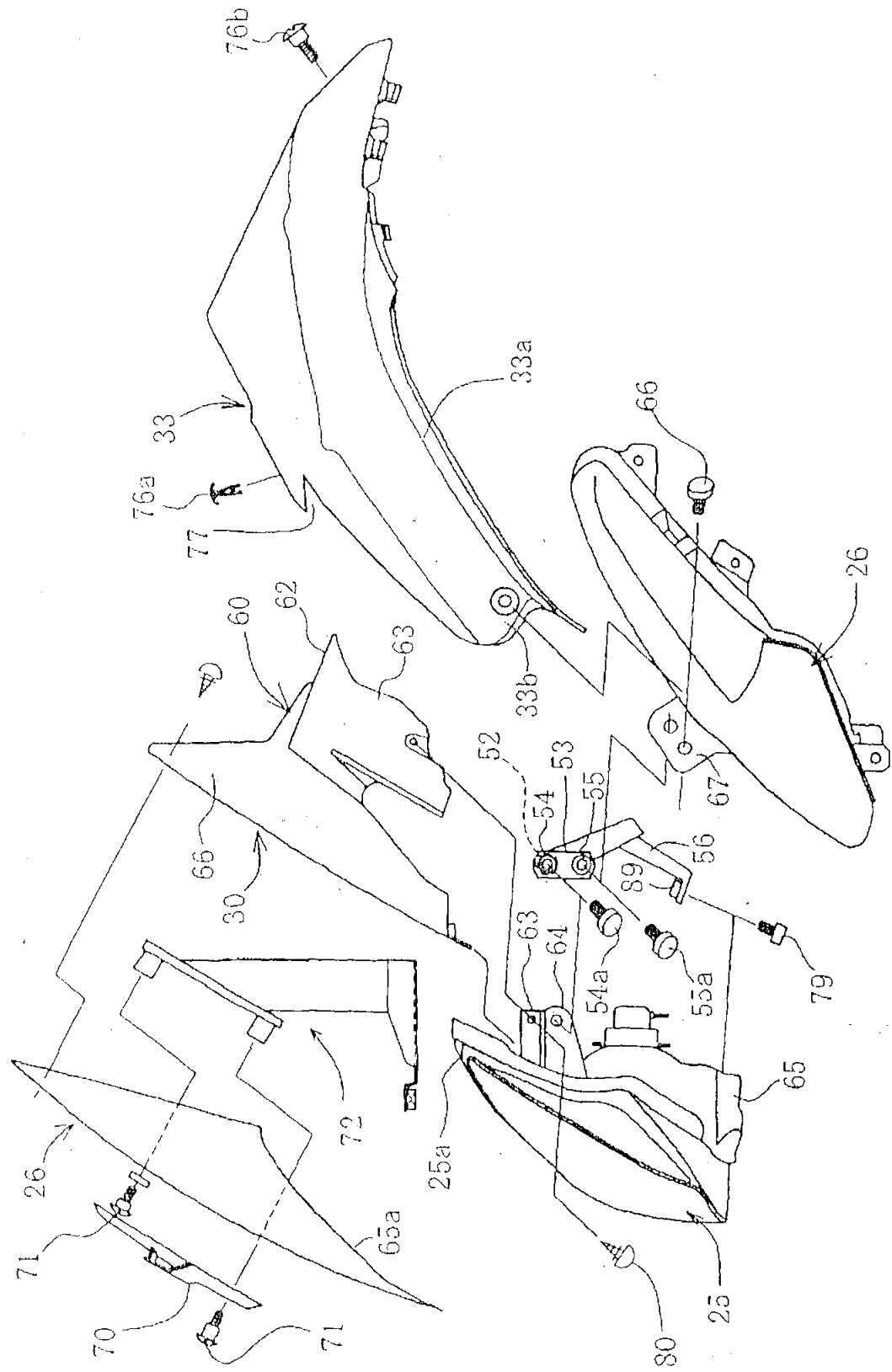
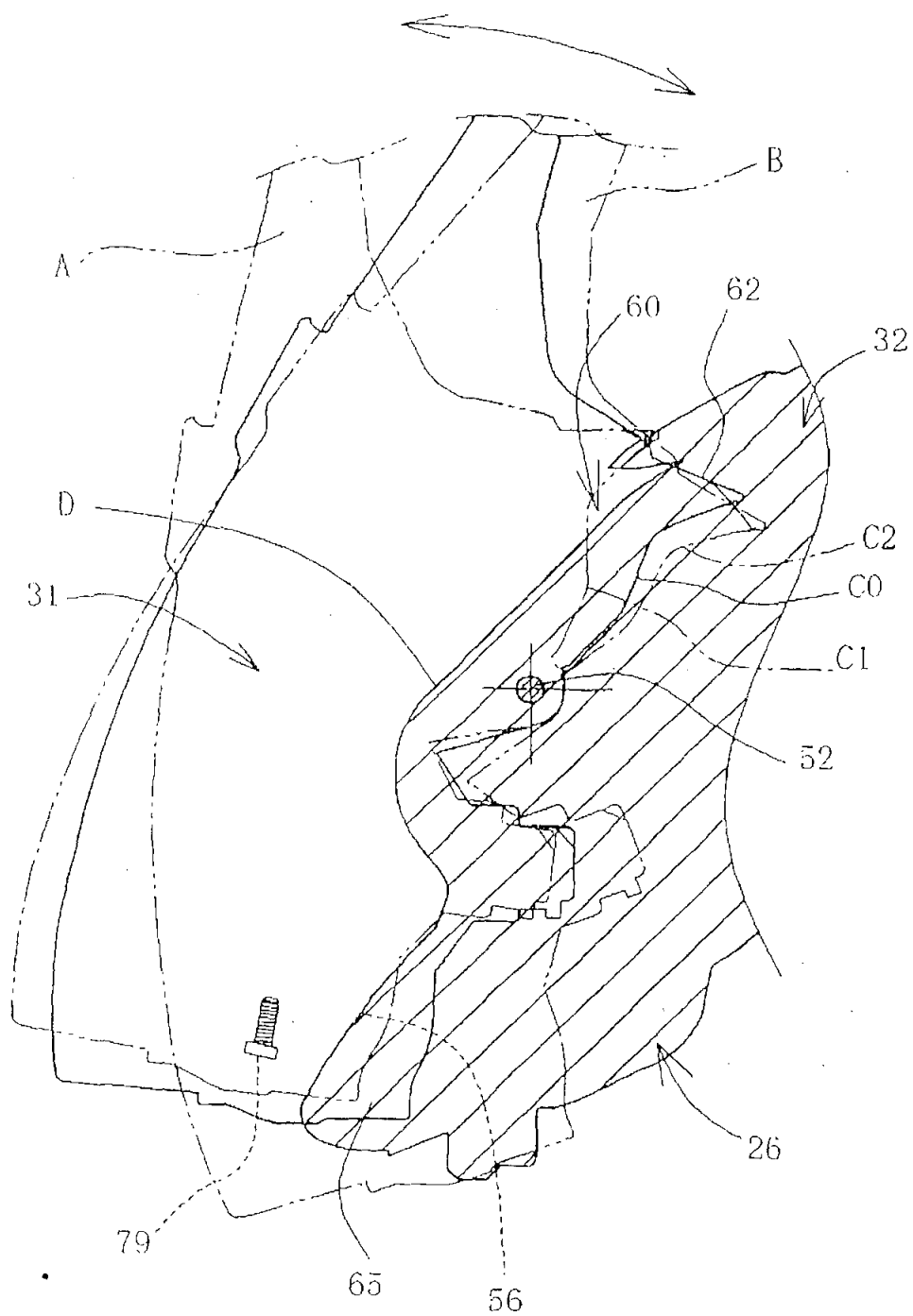


FIG. 7



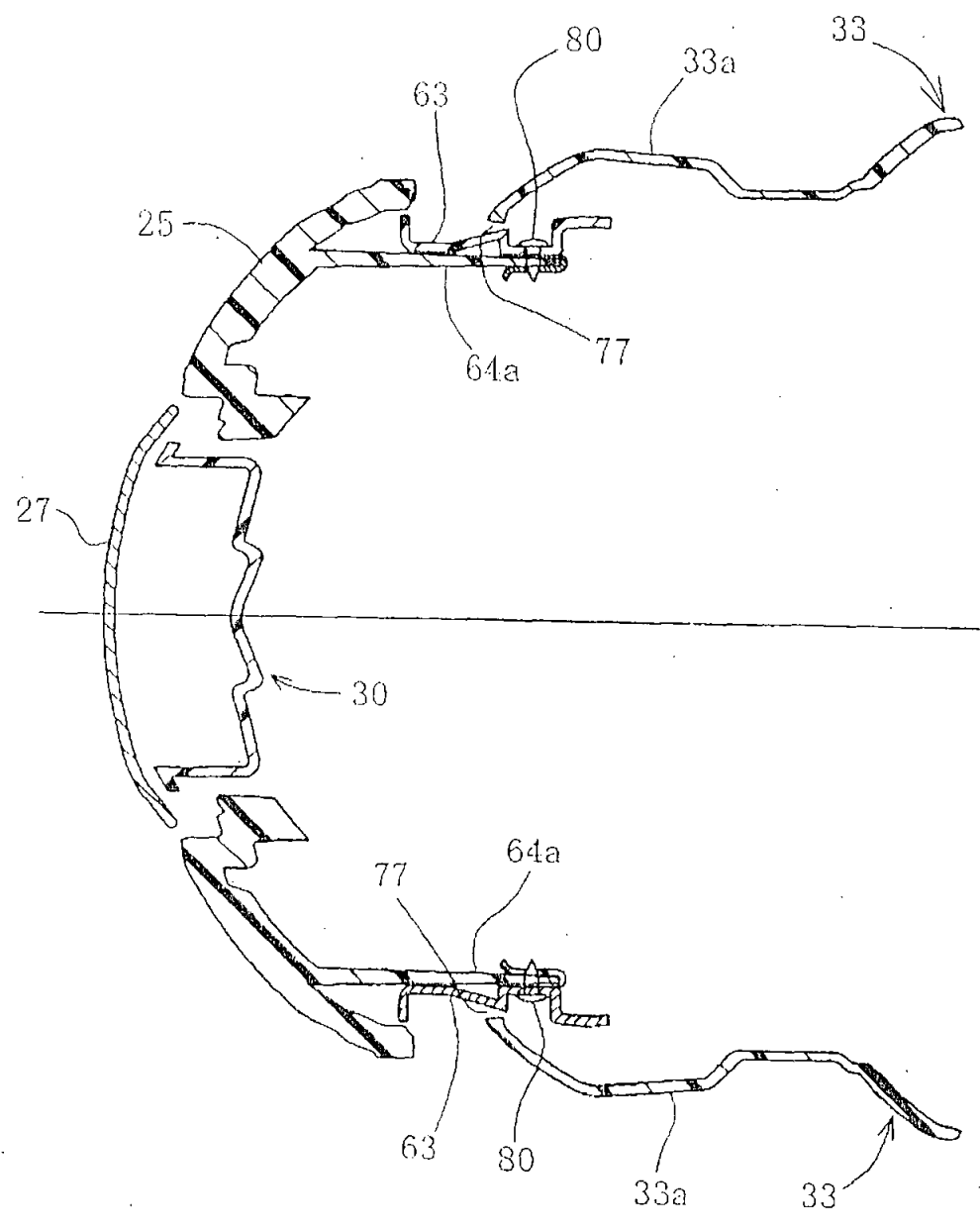
19c

FIG. 8



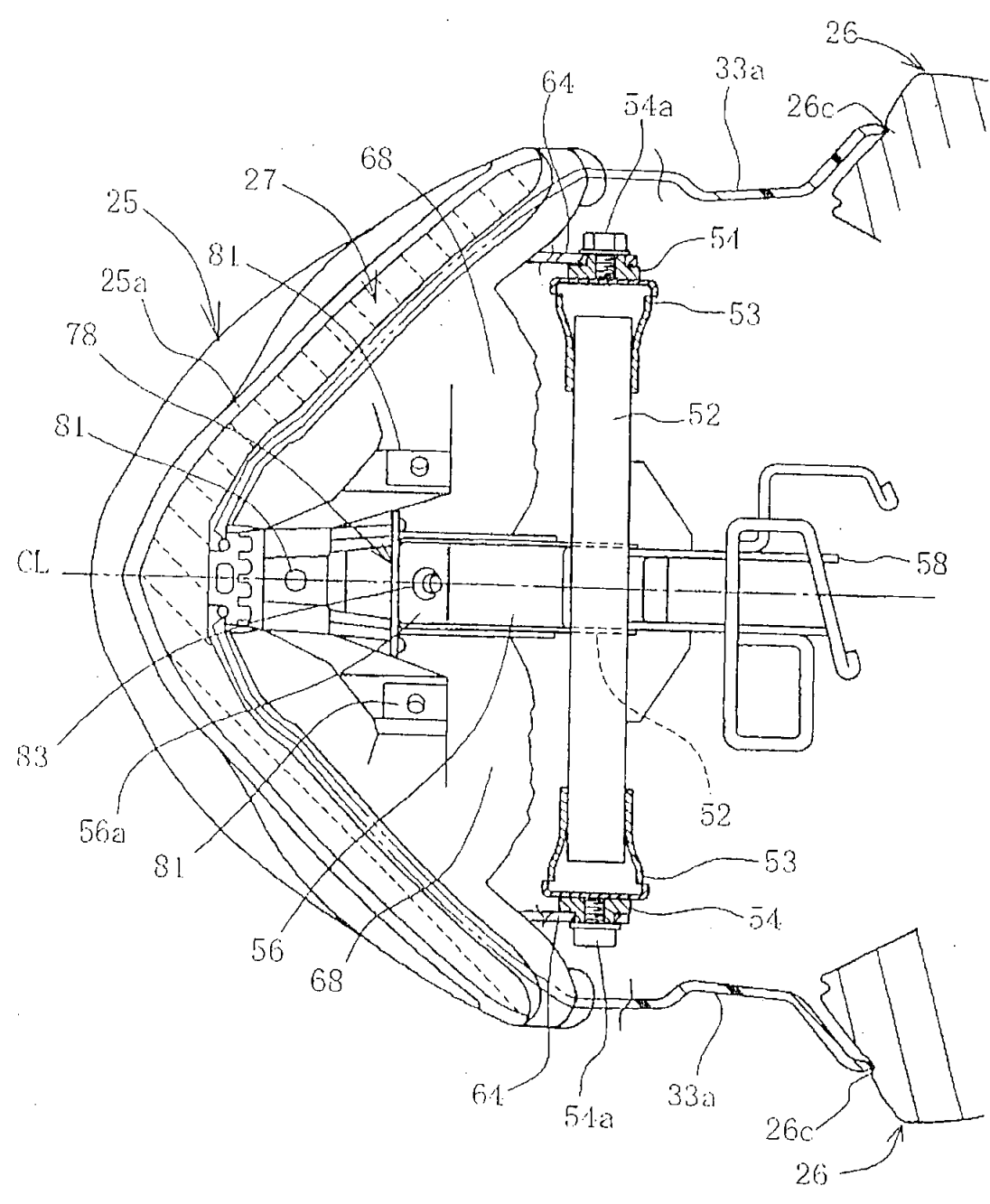
703

FIG. 9



104

FIG. 10



191

FIG. 11

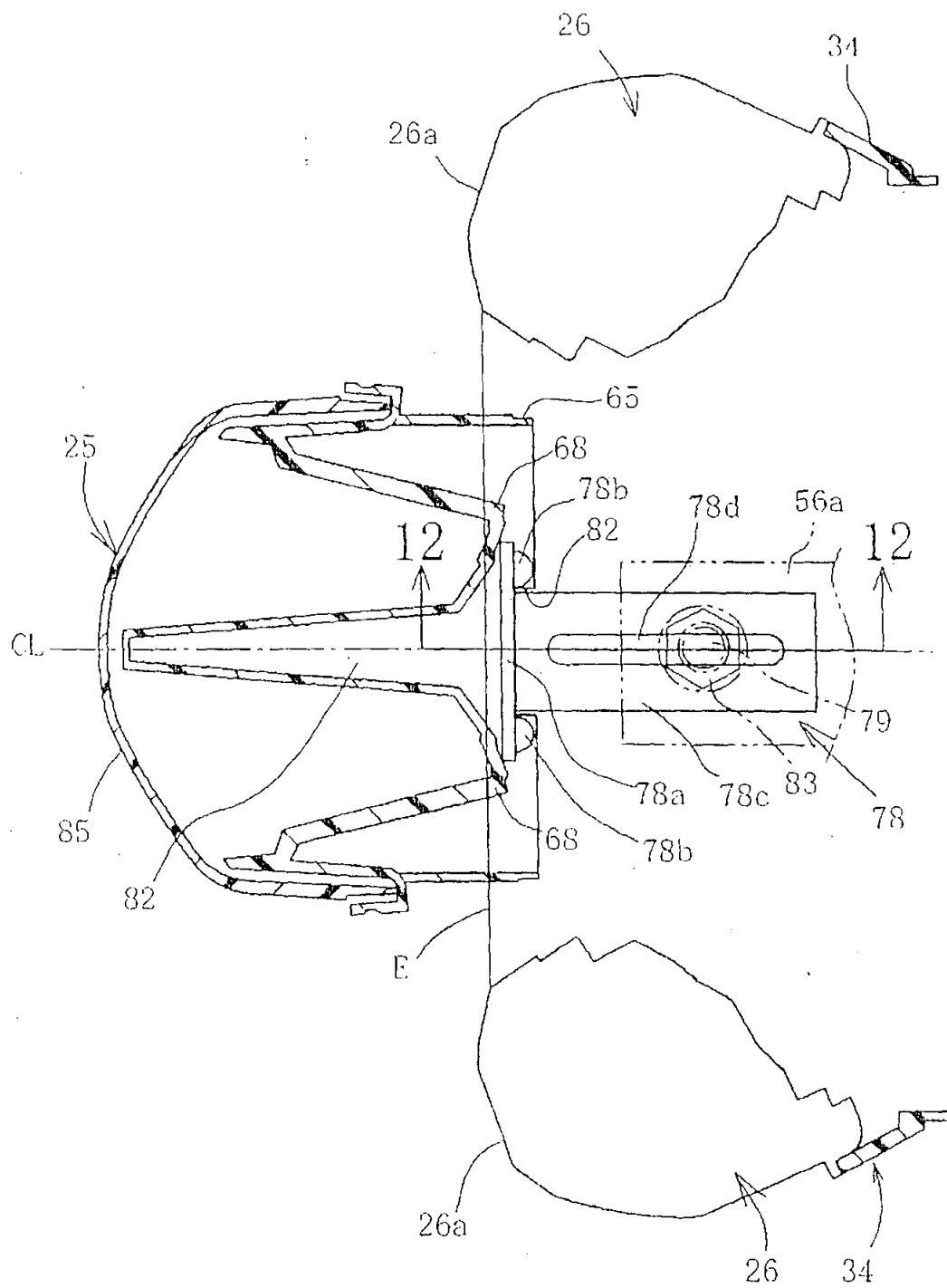
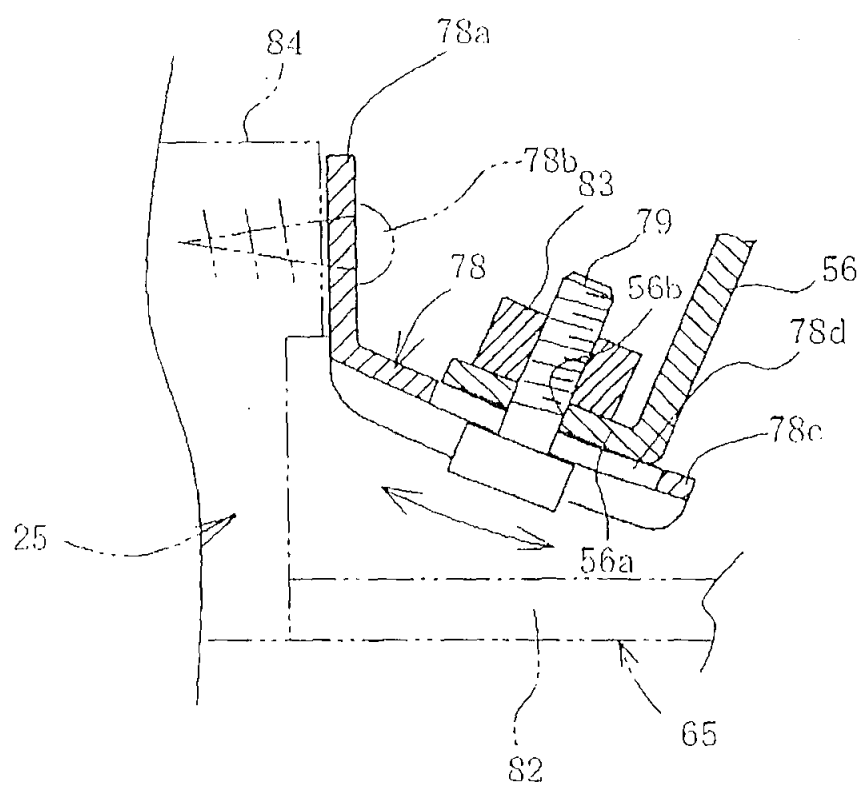
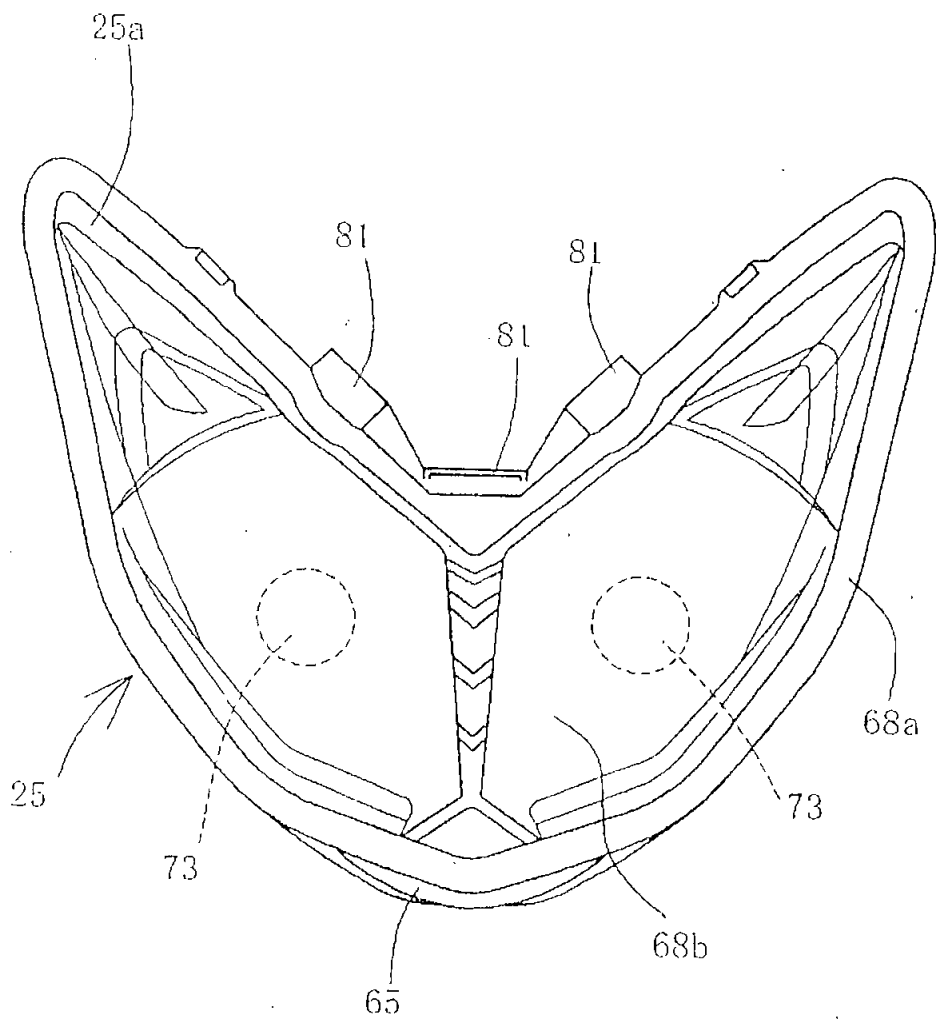


FIG. 12



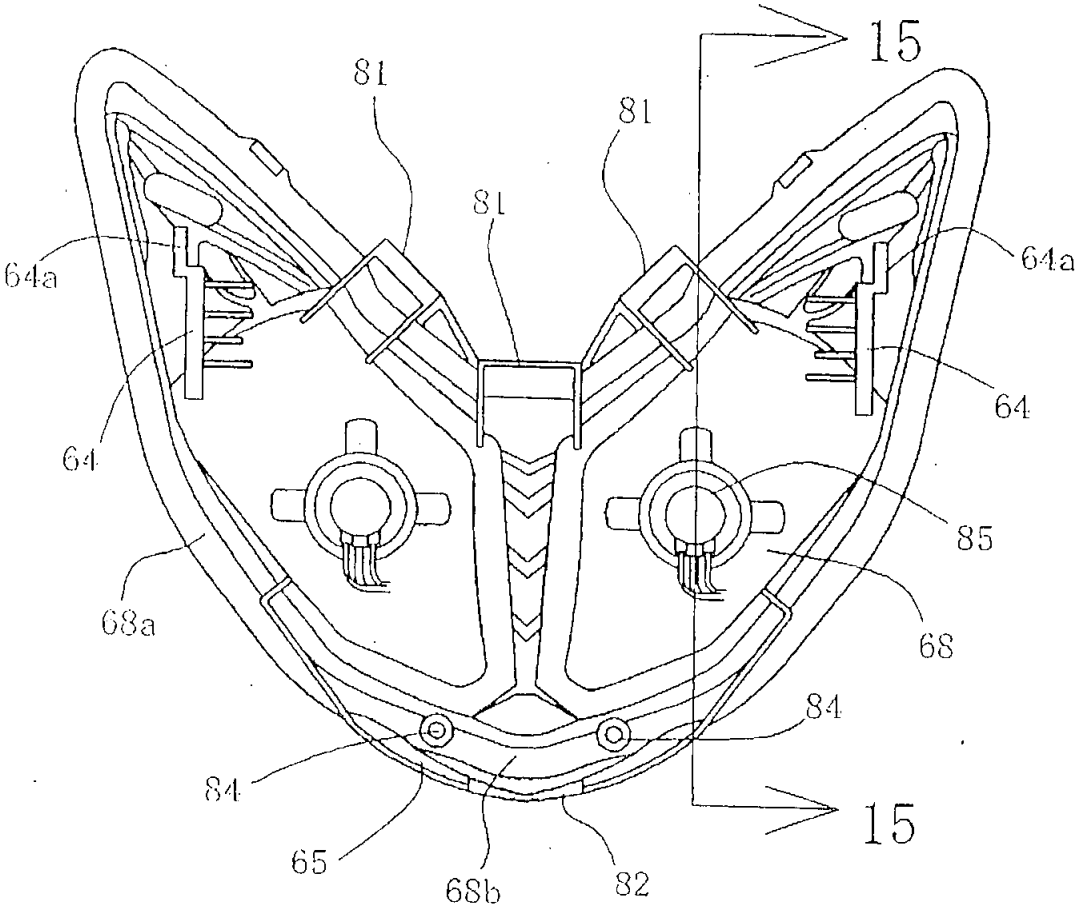
1ax

FIG. 13



198

FIG. 14



194

FIG. 15

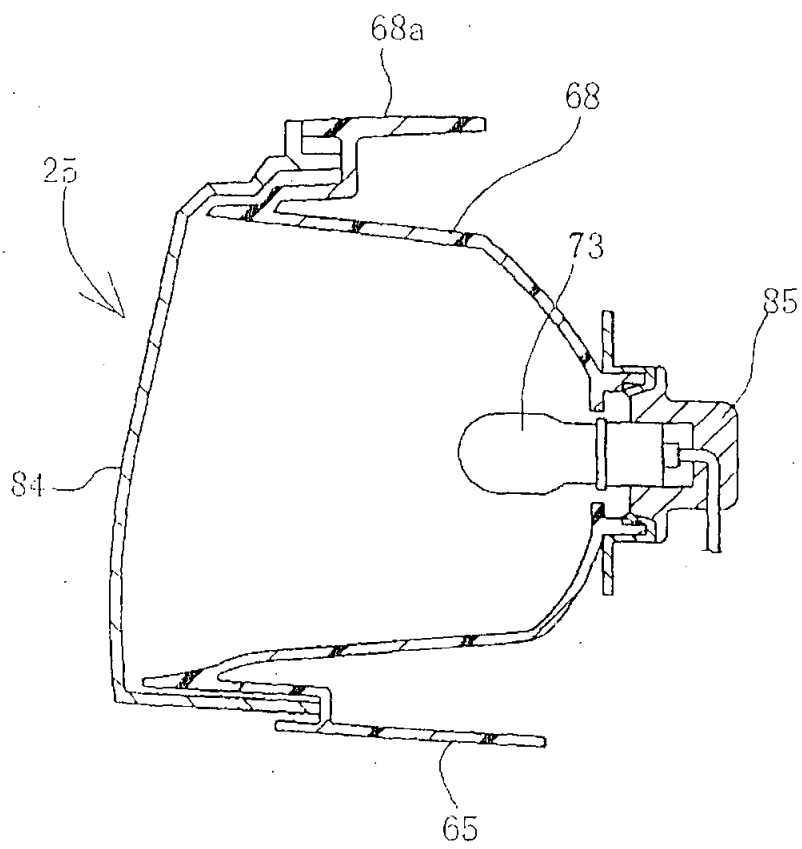
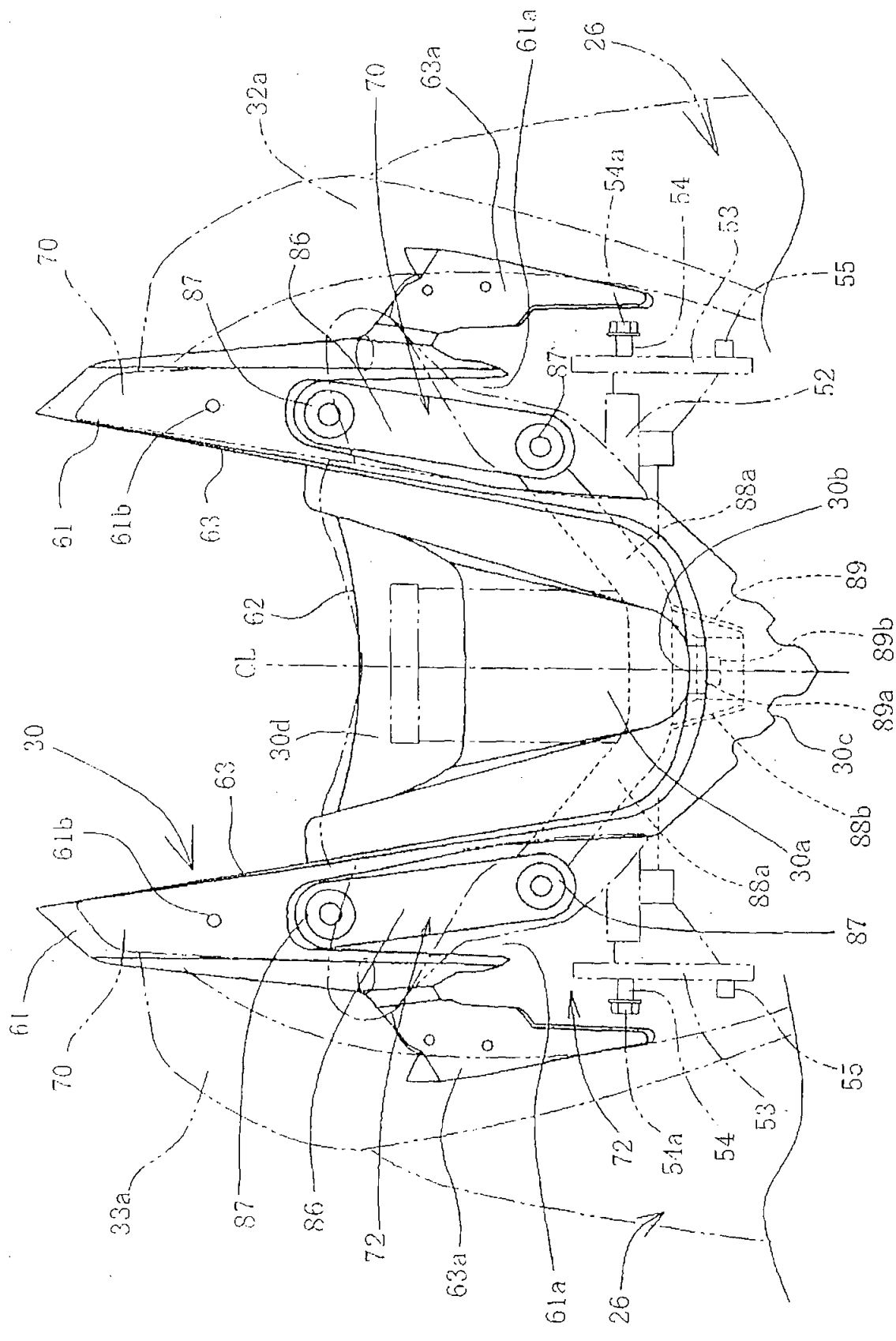


FIG. 16



200

FIG. 17

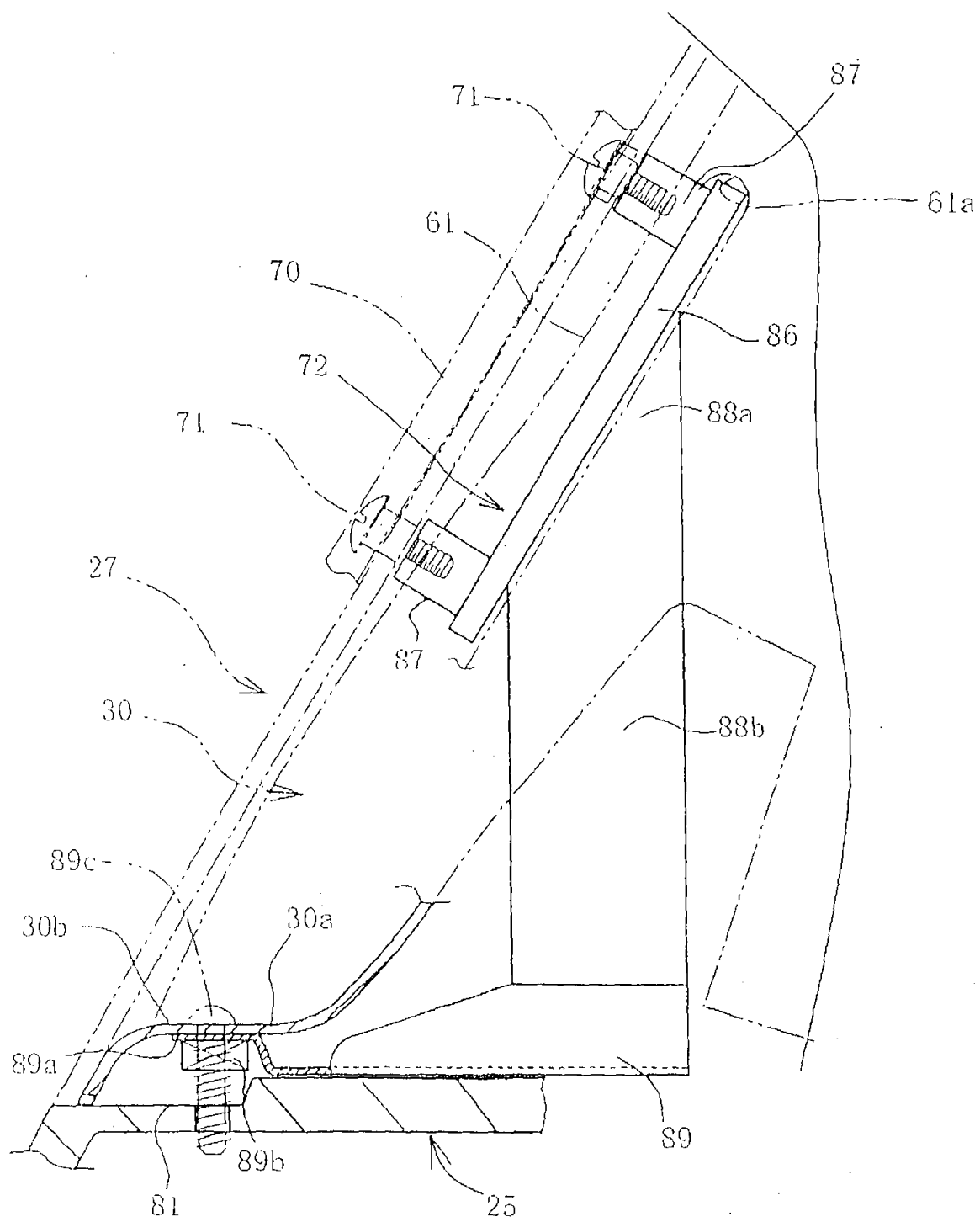
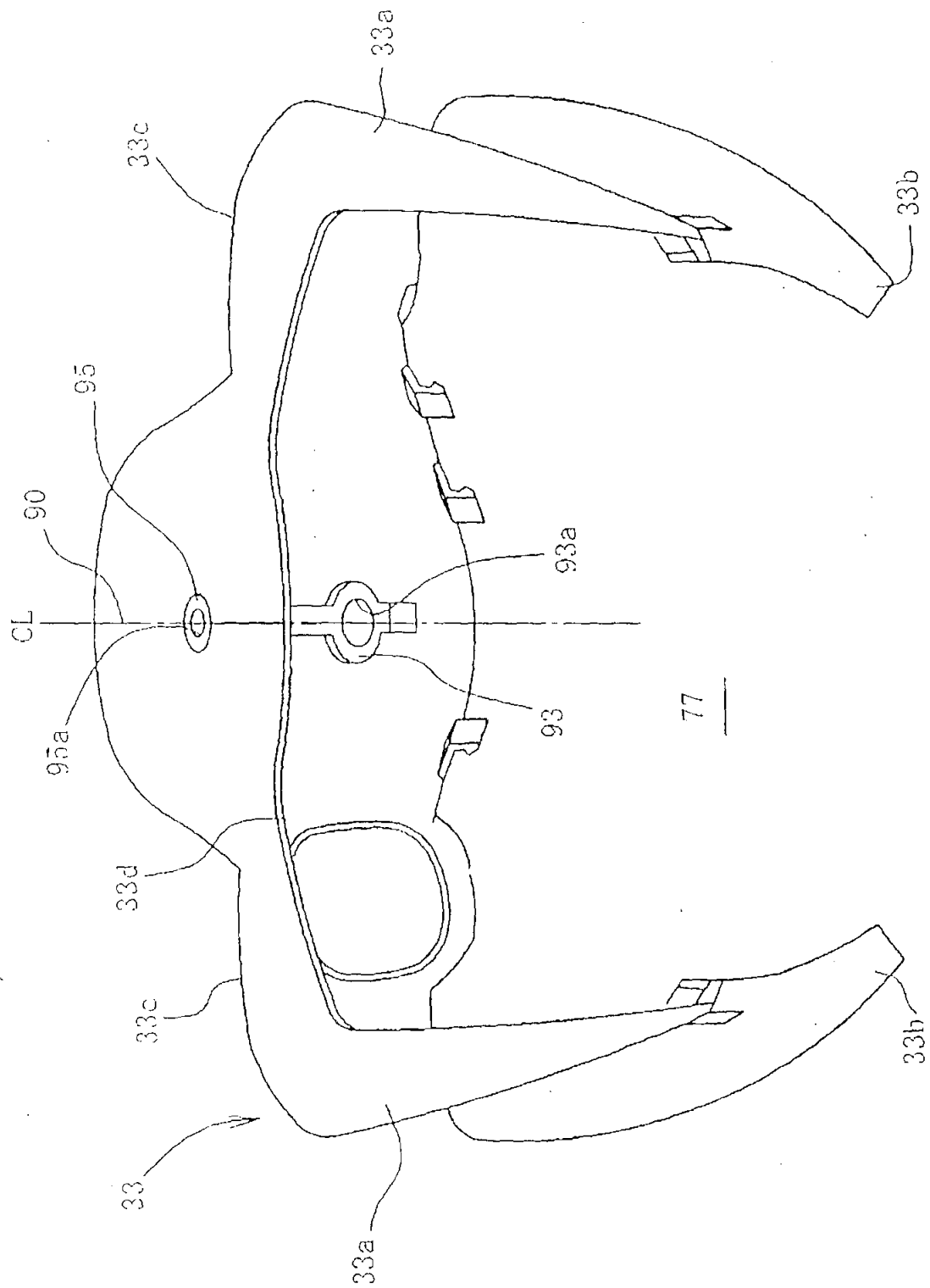


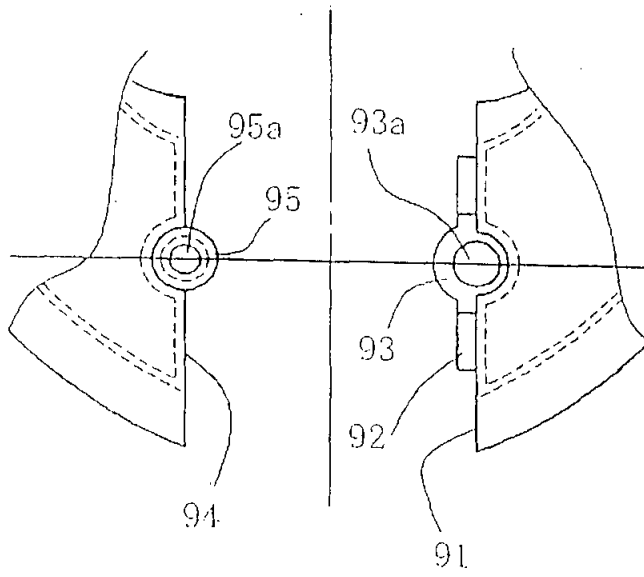
FIG. 18

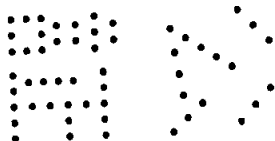


202

203

FIG. 19





1-113-258292/MK-O
204 AS: 108971

DOCUMENT OF ASSIGNMENT OF
PATENT APPLICATION

ASSIGNMENT

The Undersigned

1. Hideki IKEDA,
2. Ken TOMIYASU,
3. Junichi NAKANO
4. Pholadej PHOLUANG

acting as

Inventors

of Colombian Patent Appln. No.

Titled: **MOTORCYCLE FRONT COWL
STRUCTURE**

with domicile in

Inventors 1-3 :c/o HONDA R&D CO., LTD., 4-1,
Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan

Inventor 4: c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA
CO., LTD., 209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong
Song Tonnun Ladkrabang, Bangkok, 10520
Thailand

hereby declare(s) that they (it) assign(s) all
rights of ownership as well as all rights and
privileges relating thereto without exception
over the following patent application in
Colombia:

No.

Titled: **MOTORCYCLE FRONT COWL
STRUCTURE**

to HONDA MOTOR CO., LTD.

domiciled in

1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku,
Tokyo, Japan

The assignor and the assignee sign this
document as proof of their acceptance of
the assignment.

Given and signed on the 22nd day of October
of 2003

Hideki Ikeda
Hideki IKEDA

Ken TOMIYASU
Ken TOMIYASU

Signature of Assignor

Mikio Yoshimi
Mikio YOSHIMI
Senior Managing Director

Signature of Assignee

DOCUMENTO DE TRASPASO DE
SOLICITUD DE PATENTE

CESIÓN

El(los) Suscrito(s)

en calidad de

de la Sol. de Patente en Colombia No.

Titulada:

con domicilio en

declara(n) por el presente documento que
cede(n) todos los derechos de propiedad
que le(s) correspondan, así como las
prerrogativas, sin excepción alguna, sobre la
siguiente solicitud de patente en Colombia:

No.

Titulada:

a

domiciliada en

El cedente y el cesionario firman este
documento como prueba de su aceptación
de la cesión.

Dado y firmado a los _____ días del mes de
de 200_

Junichi Nakano
Junichi NAKANO

PHOLADEJ PHOLUANG
Pholadej PHOLUANG

Firma del Cedente

Firma del Cesionario

NOTARIAL CERTIFICATE (CORPORATION)

On this _____ day of _____ of
personally appeared before me

to me known, and known to me to be the person
who signed the foregoing instrument who being
by me duly sworn did depose and say that he
(she) is the

of

Which is legally constituted for a term not yet
expired, that deponent is authorized by said
Company to confer this Assignment document:
that the seal affixed hereunto by the deponent in
the name and on behalf of said Corporation is
the corporate seal thereof; and that the purpose
for which this instrument is granted is included
within the corporate purpose of company.

The undersigned Notary Public attests that he
has seen the documents that prove the
existence of the company.

State of _____
under date of _____

and that he (she) who grants the present
Assignment document is its Representative.

Notary Public (Seal)

**NOTARIAL CERTIFICATE
NATURAL PERSON**

On this _____ day of _____ of _____
personally appeared before me

who is(are) known to me and who I attest
executed the foregoing document and he (they)
declared he (they) grant(s) the document for the
uses and purposes therein expressed.

Notary Public (Seal)

LEGALIZATION BY APOSTILLE IS REQUIRED.

CERTIFICADO NOTARIAL (SOCIEDAD)

Hoy _____ de _____ de _____
personalmente compareció ante mí

a quien conozco, y de quien me consta que firmó
el anterior documento, debidamente juramentado
declaró y dijo que él (ella) es

de

Sociedad legalmente constituida para un período
de duración que aún no ha terminado; que el
declarante está autorizado por dicha compañía
para conferir este documento de Cesión; que el
sello estampado por él al pie de tal cesión, en
nombre y representación de la expresada
compañía, es el sello oficial de ella; y que el
objeto para el cual se confiere este instrumento
está comprendido dentro del objeto social de la
sociedad.

El suscrito Notario hace constar que tuvo a la
vista las pruebas de la existencia de la sociedad.

Estado de _____
con fecha _____

y que quien confiere el presente documento de
cesión es su representante.

Notario Público (sello)

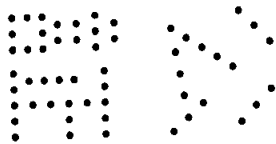
**CERTIFICADO NOTARIAL
PERSONA NATURAL**

Hoy _____ de _____ de _____,
compareció(eron) ante mí

a quien (es) conozco y me consta que es(son)
la(s) persona(s) firmante(s) del documento que
precede y quien(es) declara(n) que otorgan el
mismo para los fines y propósitos que en él se
expresan.

Notario Público (sello)

LEGALIZACION POR APOSTILLA ES REQUERIDA.



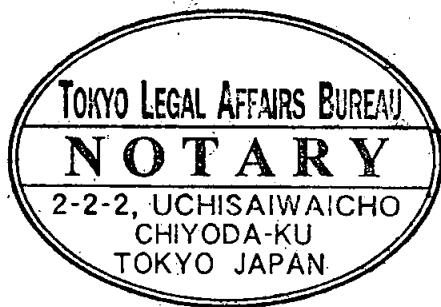
20/

NOTARIAL CERTIFICATE

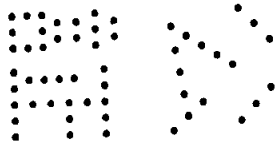
Registration No 2296

This is to certify that the signatures on the foregoing document
are genuine and authentic signatures of Hideki IKEDA, Ken TOMIYASU,
Junichi NAKANO and Pholadej PHOLUANG.

OCT 30 2008



Hiroshi Nakajima
HIROSHI NAKAJIMA
NOTARY



NOTARIAL CERTIFICATE

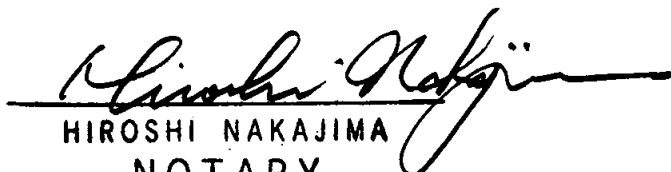
Registration No 2296

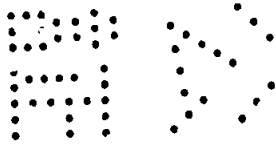
This is to certify that the signature on the foregoing document
is genuine and authentic signature of
Mikio YOSHIMI, Senior Managing Director of HONDA MOTOR CO., LTD.,

a corporation existing and organized under the laws of Japan,
who has produced sufficient proof of his power to execute the
said instrument on behalf of the above-mentioned corporation.

OCT 30 2008




HIROSHI NAKAJIMA
NOTARY



平成20年登簿第

認

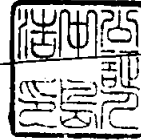


2296 号

証

20X

属託人本田技研工業株式会社専務取締役吉見幹雄、池田英喜、富安健、中野潤一及び
ボラデジ・ポルアングの代理人城野喬は、本公証人に対し、嘱託人が別添文書に署名
したことを自認している旨陳述した。



よって、これを認証する。

平成20年 10 月 30 日、本公証人役場において
東京都千代田区内幸町2丁目2番2号

東京法務局所属

公証人

Notary

中島浩

HIROSHI NAKAJIMA



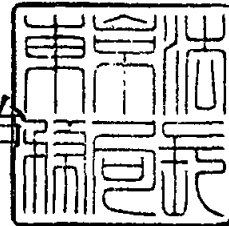
証 明

上記署名は、東京法務局所属公証人の署名に相違ないものであり、かつ、その押印は、
真実のものであることを証明する。

平成20年 10 月 30 日

東京法務局長

五十嵐義治



APOSTILLE

(Convention de La Haye du 5 octobre 1961)

1. Country: JAPAN

This public document

2. has been signed by **HIROSHI NAKAJIMA**

3. acting in the capacity of Notary of the Tokyo Legal Affairs Bureau

4. bears the seal/stamp of **HIROSHI NAKAJIMA, NOTARY**

Certified

5. at Tokyo

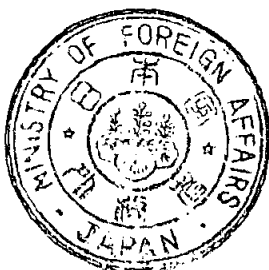
6. **OCT 30 2008**

7. by the Ministry of Foreign Affairs

8. **08- NO 003133**

9. Seal/stamp:

10. Signature



K. Oyabe

Kazutoyo OYABE

For the Minister for Foreign Affairs

206

TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL del documento de Cesión a **HONDA MOTOR CO., LTD.**, firmado por el cedente y el cesionario.

CERTIFICADO NOTARIAL Registro No. 2296

El presente es para certificar que las firmas del documento precedente son las firmas genuinas y auténticas de Hideki IKEDA, ken TOMIYASU, Junichi NAKANO y Pholadej PHOLUANG..

OCTUBRE 30 DE 2008

(firma)
HIROSHI NAKAJIMA
NOTARIO

Hay un sello que dice:

Agencia de Asuntos Legales de Tokio
NOTARIO
2-2-2, UCHISAIWAICHO
CHIYODA-KU,
TOKIO, JAPÓN

207

CERTIFICADO NOTARIAL Registro No. 2296

El presente es para certificar que la firma del documento precedente es la firma genuina y auténtica de Mikio YOSHIMI, Gerente General y Director Representante de HONDA MOTOR Co., Ltd.,

una compañía existente y organizada bajo las leyes de Japón, que ha demostrado pruebas suficientes de su facultad para ejecutar dicho instrumento en nombre de la mencionada compañía.

OCTUBRE 30 DE 2008

Hay un sello que dice:

Agencia de Asuntos Legales de Tokio
NOTARIO
2-2-2, UCHISAIWAICHO
CHIYODA-KU,
TOKIO, JAPÓN

Firma
TOICHI FUJIWARA
NOTARIO

210

APOSTILLA
(Convención de la Haya de Octubre 5 de 1961)

1. País: JAPÓN

Este documento público

2. ha sido firmado por HIROSHI NAKAJIMA

3. actuando en capacidad de Notario de la Agencia de Asuntos Legales de Tokio

4. lleva el sello/timbre de HIROSHI NAKAJIMA, Notario

Certificado

5. en Tokio

6. 30 de octubre de 2008

7. por el Ministerio de Relaciones Exteriores

8. 08 N° 003133

9. Sello/timbre:
Hay un sello que dice:

10. Firma

MINISTERIO DE ASUNTOS
EXTERIORES

(firma)

JAPÓN

Kazutoyo OYABE
Para el Ministro de Relaciones Exteriores

Brigard & Castro
BOGOTÁ - COLOMBIA

PODER

Yo (nosotros)

domiciliado(s) en

Nombro(amos) a: **JUAN PABLO CADENA SARMIENTO y/o CARLOS H. PALACIO EASTMAN y/o MARTIN E. TORRES CARDOZO**, de Bogotá, Colombia, apoderados verdaderos y legales con poder especial, amplio y suficiente, para recabar de las oficinas y autoridades colombianas administrativas, judiciales y de policía, en cualquier instancia o recurso, la obtención de patentes de invención, registros de marcas, diseños industriales, modelos de utilidad, depósitos de nombres comerciales, lemas comerciales y enseñanzas, registros de derechos de autor y contratos sobre los mismos, obtención de certificados de obtentor de variedades vegetales, así como sus prórrogas, renovaciones, anotaciones de traspaso, cambios de nombre y/o domicilio; elaborar, tramitar y registrar contratos de licencia y licencias de cualesquiera clases; intervenir como demandante o como demandado en cualquier instancia y recurso ante cualquier juez, corporación, funcionario público o autoridad en acciones judiciales, administrativas y de policía tales como: oposiciones al registro de marcas; acciones de caducidad, cancelación y nulidad; acciones reivindicatorias, acciones derivadas de la obtención o explotación de licencias; acciones de competencia desleal; demandas penales; acciones de indemnización de perjuicios, reclamos y observaciones a solicitudes de patentes, diseños industriales, modelos de utilidad, en el ejercicio de medidas cautelares y en otras acciones o medidas similares.

A este efecto, lo(s) faculto(amos) para elevar solicitudes, formular descripciones, enmiendas, protestas, declaraciones, oposiciones, cancelaciones, nulidades, apelaciones y reclamos; pagar impuestos, cuotas y gravámenes prescritos por la ley; renunciar o desistir a derechos concedidos o en curso de concesión; recibir toda clase de documentos y valores, dando el descargo respectivo, y, en general, para dar ante dichas autoridades todos los pasos necesarios al efecto indicado y tomar todas las medidas que creyeran conducentes al resguardo de mis (nuestros intereses), con todas las demás facultades legales necesarias.

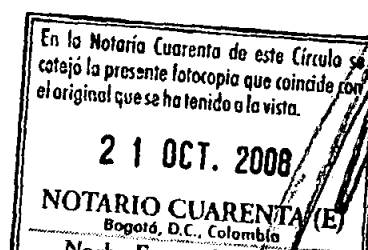
Este poder comprende la facultad de ratificar o confirmar en mi (nuestro) nombre lo actuado así como la facultad de desistir, transigir, comprometer, y la de sustituirlo, en todo o en parte y revocar sustituciones. Asimismo nombro(amos) a: **JUAN PABLO CADENA SARMIENTO y/o CARLOS H. PALACIO EASTMAN y/o MARTIN E. TORRES CARDOZO**, domiciliado(s) en la Carrera 7 No. 16-56 Piso 9, mis (nuestros) apoderados en Colombia, con facultades para recibir notificaciones, y designar apoderados judiciales o extrajudiciales.

Otorgado y firmado en

hoy de de 200_

Firma

Nombre
Cargo



POWER OF ATTORNEY

I (We) **HONDA MOTOR CO., LTD.**

domiciled 1-1, Minami-Aoyama 2-chome,
Minato-ku, Tokyo, Japan

Hereby appoints **JUAN PABLO CADENA SARMIENTO and/or CARLOS H. PALACIO EASTMAN and/or MARTIN E. TORRES CARDOZO**, of Bogotá, Colombia, my (our) true and lawful attorneys with special, ample and sufficient power to obtain from the Colombian administrative, judicial and police offices and authorities, in any instance, privileges of patents of invention, registration of trademarks, industrial designs and utility models; registration of commercial names, slogans and emblems, registration of copyright and contracts related thereto, certificates of obtainers of vegetables varieties, as well as extensions, renewals and recordal of assignments and changes of name and domicile related to the above; to prepare, prosecute and register licenses of any kind; to act as plaintiff or defendant in any instance or recourse, and before any judge, corporation, public official or authority in judicial, administrative and police actions, such as: oppositions to the registration of trademarks; caducity, cancellation and nullity actions; claim actions derived from the obtaining or exploitation of licenses, action of unfair competition; criminal proceedings, actions for payment of damages; claims or observations on patent applications, models, industrial designs and utility models; in the exercise of preventive measures and in other actions or similar proceedings.

To that effect they hereby empowered to file applications, formulate descriptions, amendments, protests, declarations, oppositions, cancellations, nullities, appeals and claims; to pay taxes, quotas and assessments prescribed by law, renounce or waive the rights granted or in the process of granting; to receive all kinds of documents and valuables, giving the respective release of receipt, and, in general, to take before said authorities the necessary steps to such effect, and any measures that they may deem pertinent to the safeguard of my (our) interest(s) with all the other necessary legal powers.

This power includes the faculty to ratify or confirm desist, settle and compromise on my (our) behalf, and to substitute this power in whole or in part and to revoke substitutions. At the same time I (We) hereby appoint **JUAN PABLO CADENA SARMIENTO and/or CARLOS H. PALACIO EASTMAN and/or MARTIN E. TORRES CARDOZO**, domiciled in Carrera 7 No. 16-56, Piso 9, my (our) attorney(s) in fact, with powers to receive notifications and to designate judicial and extrajudicial attorneys.

Granted and signed in Tokyo, Japan

this 5th day of February 2008

Signature

Name Mikio YOSHIMI
Title Senior Managing and Representative Director

CERTIFICADO NOTARIAL (SOCIEDAD)

NOTARIAL CERTIFICATE (CORPORATION)

Hoy de de
personalmente compareció ante mí

On this day of of
personally appeared before me

a quien conozco, y de quien me consta que firmó el anterior documento, debidamente juramentado declaró y dijo que él (ella) es

to me known, and known to me to be the person who signed the foregoing instrument who being by me duly sworn did depose and say that he (she) is the

de

of

Sociedad legalmente constituida para un período de duración que aún no ha terminado; que el declarante está autorizado por dicha compañía para conferir este poder; que el sello estampado por él al pie de tal poder, en nombre y representación de la expresada compañía, es el sello oficial de ella; y que el objeto para el cual se confiere este instrumento está comprendido dentro del objeto social de la sociedad.

Which is legally constituted for a term not yet expired, that deponent is authorized by said Company to confer this Power of Attorney: that the seal affixed hereunto by the deponent in the name and on behalf of said Corporation is the corporate seal thereof; and that the purpose for which this instrument is granted is included within the corporate purpose of company.

El suscrito Notario hace constar que tuvo a la vista las pruebas de la existencia de la sociedad.

The undersigned Notary Public attests that he has seen the documents that prove the existence of the company.

Estado de
con fecha

State of
under date of

y que quien confiere el presente poder es su representante.

and that he (she) who grants the present power of attorney is its Representative.

Notario Público (sello)

Public Notary (Seal)

CERTIFICADO NOTARIAL
PERSONA NATURAL

NOTARIAL CERTIFICATE
NATURAL PERSON

Hoy de de , compareció(eron) ante
mí

On this day of of
personally appeared before me

a quien (es) conozco y me consta que es(son) la(s) persona(s) firmante(s) del documento que precede y quien(es) declara(n) que otorgan el mismo para los fines y propósitos que en él se expresan.

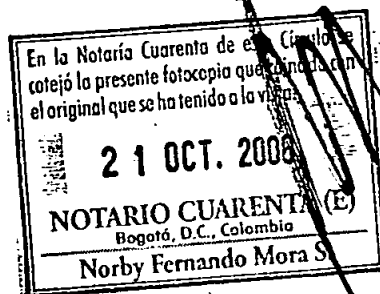
who is(are) known to me and who I attest executed the foregoing document and he (they) declared he (they) grant(s) the document for the uses and purposes therein expressed.

Notario Público (sello)

Notary Public (Seal)

LEGALIZACION POR APOSTILLA ES REQUERIDA.

LEGALIZATION BY APOSTILLE IS REQUIRED.



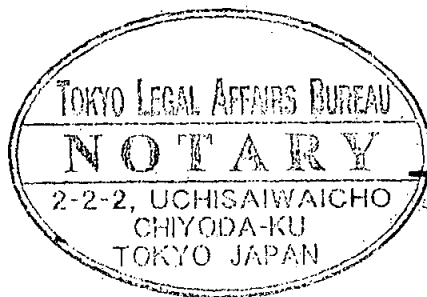
212

NOTARIAL CERTIFICATE

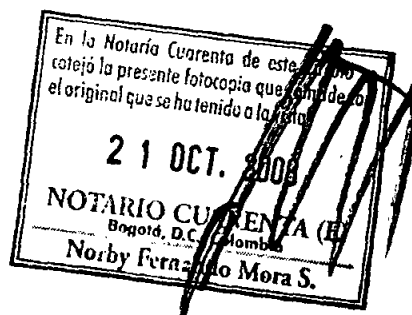
Registration No 196

This is to certify that the signature on the foregoing document
is genuine and authentic signature of
Mikio YOSHIMI, Senior Managing and Representative Director of
HONDA MOTOR CO., LTD.,
a corporation existing and organized under the laws of Japan,
who has produced sufficient proof of his power to execute the
said instrument on behalf of the above-mentioned corporation.

FEB 12 2008



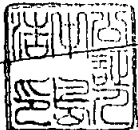
Hiroshi Nakajima
HIROSHI NAKAJIMA
NOTARY



23

平成20年登録第 196 号
認 証

嘱託人本田技研工業株式会社代表取締役吉見幹雄の代理人城野喬は、本公証人に対し、嘱託人が別添文書に署名したことを自認している旨陳述した。



よって、これを認証する。
平成20年 2 月 12 日、本公証人役場において
東京都千代田区内幸町2丁目2番2号
東京法務局所属

公 証 人
Notary

中 島 浩



HIROSHI NAKAJIMA

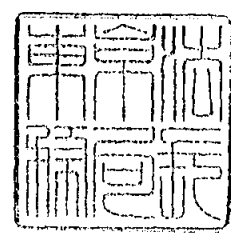
証 明

上記署名は、東京法務局所属公証人の署名に相違ないものであり、かつ、その押印は、真実のものであることを証明する。

平成20年 2 月 12 日

東京法務局長

五十嵐義治



APOSTILLE
(Convention de La Haye du 5 octobre 1961)

1. Country: JAPAN

This public document

2. has been signed by HIROSHI NAKAJIMA

3. acting in the capacity of Notary of the Tokyo Legal Affairs Bureau

4. bears the seal/stamp of HIROSHI NAKAJIMA, NOTARY

Certified

5. at Tokyo

6. FEB 12 2008

7. by the Ministry of Foreign Affairs

8. 08- NO 002487

9. Seal/stamp:

10. Signature

Kazutoyo OYABE
For the Minister for Foreign Affairs

En la Notaria Cuarenta de este Oficio se
cotejó la presente fotocopia que concuerda con
el original que se ha tenido a la vista.

21 OCT. 2008

NOTARIO CUARENTA (E)
Bogotá, D.C., Colombia

Norby Fernando Mora S.

24

TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL del documento de Poder otorgado por **HONDA MOTOR CO., LTD** con domicilio en 1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón

CERTIFICADO NOTARIAL

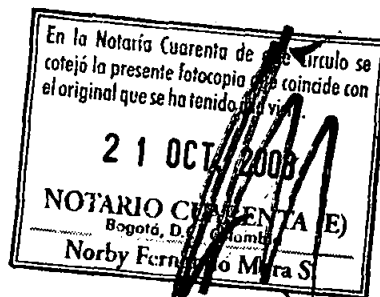
Esto es para certificar que la firma del documento adjunto es la firma genuina y auténtica de Mikio YOSHIMI, Gerente Senior y Director Representante de HONDA MOTOR CO., LTD., compañía organizada y existente conforme con las leyes de Japón, que ha producido suficiente prueba de su facultad para ejecutar dicho instrumento a nombre de la compañía arriba mencionada.

Febrero 12 de 2008.

Firma _____

HIROSHI NAKAJIMA
NOTARIO

Hay un sello que dice: Oficina de Asuntos legales de Tokio
NOTARIO
2-2-2, UCHISAIWACHO
CHIYODA-KU
TOKIO, JAPÓN



215

APOSTILLA

(Convención de La Haya del 5 de Julio de 1961)

1. PAÍS: JAPÓN
ESTE DOCUMENTO PÚBLICO
2. HA SIDO FIRMADO POR HIROSHI NAKAJIMA
3. ACTUANDO EN CAPACIDAD DE NOTARIO DE LA OFICINA DE ASUNTOS LEGALES DE TOKIO.
4. LLEVA EL SELLO/TIMBRE DE HIROSHI NAKAJIMA, NOTARIO

CERTIFICADO

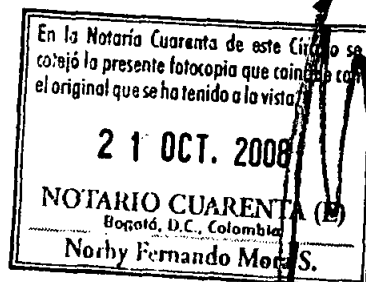
5. EN TOKIO
6. FEBRERO 12 DE 2008
7. POR EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES
8. NO. 002487
9. SELLO/TIMBRE
10. FIRMA

(FIRMA)

KAZUTOYO OYABE
POR EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES

Hay un sello que dice:

Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón



SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-124810- -00000-0000

Fecha: 2008-11-24 16:28:38 Dep: 2020 NULCRACION
Ha: 2 PATENTES Lve: 1 REGULPOSITO
Ad: 411 PRESENTACION Folios: 215

ODIRECTO
DENCIA

REQUISITOS MIN

FCI

PATENTE DE INVENCION

☒

MODELO DE UTILIDAD

☐

- ◆ Indicación de que se solicita la concesión de una patente ☒
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud ☒
- ◆ Descripción de la invención ☒
- ◆ Dibujos de ser estos pertinentes ☒
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas ☒

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

DISEÑO INDUSTRIAL

☐

- ◆ Indicación de que se solicita el registro de Diseño Industrial ☐
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud ☐
- ◆ Representación gráfica y fotográfica del Diseño Industrial o muestra del material que incorpora el diseño ☐
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas ☐

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

ESQUEMA DE TRAZADO

☐

- ◆ Indicación de que se solicita el registro de un Esquema de Trazado ☐
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud ☐
- ◆ Representación gráfica del esquema trazado ☐
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas ☐

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

Andrés Ballesteros

Firma Responsable

Fecha 11/01/2008

Carrera 13 No. 27-00 Piso 5, 7 y 10
Contactador: 3 82 08 40
Fax: 350 62 20
E-mail: info@sic.gov.co
www.sic.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia

REPUBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Folio 217

2020
Bogotá D.C.,

Doctor(a)
CADENA SARMIENTO JUAN PABLO
Apoderado(a) y/o Representante de
HONDA MOTOR CO., LTD.

REFERENCIA	Radicación No. 8 124810
	Trámite 2
	Evento 1
	Actuación 416
	Oficio No. 7522
	Folios 1

Teniendo en cuenta que la solicitud de privilegio de patente que se tramita bajo el expediente indicado en la referencia, reúne los requisitos de forma establecidos en los artículos 26 y 27 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, y en las demás disposiciones vigentes sobre la materia, se envía el extracto de la solicitud a la Oficina de Comunicaciones para efecto de su publicación en la Gaceta de Propiedad Industrial, conforme lo establece el artículo 40 de la misma Decisión.

Siendo manifestación expresa del interesado, la solicitud no será publicada antes de los seis (6) meses contados a partir de la fecha de presentación, por lo tanto la publicación en este caso no se hará antes del día 24 del mes de mayo de 2009.

Cúmplase
Dado en Bogotá DC,

30 ENE 2009

ALIX CARMENZA CESPEDES DE VERGEL
Jefe de la división de Nuevas Creaciones

jfernand

DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

RADICACIÓN EXPEDIENTE No.08-124810

EL EXTRACTO DE LA PRESENTE SOLICITUD DE **PATENTE DE INVENCION**

FUE PUBLICADO EN LA GACETA DE PROPIEDAD INDUSTRIAL No **604** DE

FECHA **29 DE MAYO DE 2009** EL TÉRMINO HÁBIL SEÑALADO POR LA LEY

EXPIRA EL **31 DE AGOSTO DEL 2009**

NOTA: Dentro del plazo de los seis (6) meses siguientes a partir de la fecha de publicación en la gaceta de Propiedad Industrial, deberá solicitar y cancelar el examen de patentabilidad so pena de que la solicitud caiga en abandono, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 44 de la Decisión 486/2000.

SE PRESENTARON OPOSICIONES POR PARTE DE TERCEROS.

SI ☒ X ☐

NO ☐